OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

HANDEL i TRANSPORT MORSKI

BULLETIN	BULLETIN	MITTEILUNGEN
of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	der Industrie und Handelskammer in Gdynia

WYCHODZI 15 i 30 KAŻDEGO MIESIĄCA

GDYNIA, dnia 15 stycznia 1937 r.

ROK VI NR. 1

SPIS

główniejszych artykułów, umieszczonych w Biuletynie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni w roku 1937

SPRAWY CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

SPRAWY PODATKOWE

SZKOLNICTWO ZAWODOWE

WYSTAWY I TARGI

RYBOŁÓWSTWO, PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY

AUTOR	TYTUŁ ARTYKUŁU	Nr Biuletynu	Strona
	WYDAWNICTWA		
	Rocznik Statystyczny regionu bałtyckiego	III	27
	Nowy zeszyt czasopisma Baltic Countries	V	25
	Wydanie jubileuszowe „Kupiec — Świat Kupiecki" . . .	V	25
	Bibliografia z zakresu rybactwa	V	25
	Aktualna praca w zakresie reglamentacji dewizowej . . .	XVI	20
	Nowe wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego	XVII	20
	Praca z zakresu techniki i terminologii w handlu francuskim	XVIII	17
	Nowe wydawnictwa gospodarcze Instytutu Bałtyckiego .	XX	19
	The Northern Countries in World Economy	XXII	25
	Prace Gospodarczego Archiwum Morskiego	XXII	25

TREŚĆ:

Od Wydawnictwa

Na skutek decyzji Prezydium Izby powziętej na wniosek specjalnej Komisji Izbowej oraz na podstawie wyników rozpisanej do prenumeratorów Biuletynu w końcu roku zeszłego ankiety, z początkiem roku bieżącego Biuletyn Izby ukazywać się będzie co dwa tygodnie — 15 i 30 każdego miesiąca. Ponadto wszyscy prenumeratorzy Biuletynu 10 i 20 każdego miesiąca będą otrzymywali komunikat o przyjazdach i odjazdach statków linij regularnych, zaś 30 komunikat ten będzie załączony do Biuletynu. Wobec tego dział „Linie regularne Gdyni" zostaje z Biuletynu wyeliminowany. Treść Biuletynu na życzenie odbiorców, wyrażone w odpowiedziach na wspomnianą ankietę, będzie w ogólnych zarysach utrzymana z tym jednak, że zagadnieniom handlu i transportu morskiego poświęcać się będzie specjalne dużo uwagi. Dla podkreślenia tych tendencyj Biuletynu, wprowadzony został podtytuł „Handel i Transport Morski".

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 15 stycznia 1937 r. | NR 1

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Rok 1936 w obrotach zamorskich portu gdyńskiego

Na tle ogólnej poprawy, jaka się zarysowała w sytuacji gospodarczej Polski obroty zamorskie portu w 1936 roku wykazują również dalszy postęp. — Po gwałtownych skokach wzwyż w obrotach portu w latach ubiegłych do 1933 r., spowodowanych głównie pozyskiwaniem coraz większej ilości ładunków masowych od kilku lat obserwujemy poważny wzrost ładunków drobnicowych. Musiało to w konsekwencji wpłynąć na tempo wzrostu oraz strukturę obrotów portu w roku ubiegłym, wyrażających się wagowo liczbą — **7.742.945.9 ton** wobec 7.474.443.8 ton w roku 1935. Tempo wzrostu obrotów portu w r. ub. nieznacznie osłabło, wykazując 3.59% wzrostu wobec 3,9% w r. 1935. Stoimy więc wobec zjawiska stabilizacji obrotów portowych, trwającej już trzeci rok. Wprowadzone z dniem 27 IV ub. r. dekretem Prezydenta R. P. ograniczenia dewizowe na ogół nie wpłynęły na obroty portu, co wyraźnie potwierdza poważny wzrost importu zamorskiego. Analizując obroty towarowe portu należałoby uprzednio wyjaśnić zmiany zaszłe na terenie handlu zagranicznego Polski. Dane za 11 miesięcy stwierdzają niezbicie poważną poprawę, w porównaniu z rokiem 1935. Przywóz wzrósł tak pod względem ilości, jak i wartości. Wywóz wzrósł jedynie wartościowo, wykazując spadek wagowy ok. 215 tys. ton, co zresztą zostało wyrównane wzrostem cen naszych głównych artykułów eksportowych.

Wobec braku ostatecznych danych statystycznych do szczegółowej analizy obrotów zamorskich portu gdyńskiego jeszcze powrócimy. Tu podamy jedynie porównanie ogólnego importu i eksportu oraz parę ostatnich danych z poważniejszych pozycyj drobnicowych i masowych.

Import zamorski w roku sprawozdawczym wyrażający się liczbą **1.335.455.7 ton** wobec 1.111.844.3 ton w 1935 roku wykazuje po raz pierwszy w porcie gdyńskim tak poważny **20.1%-owy wzrost**, podczas gdy rok miniony w porównaniu z rokiem 1934 wykazał tylko 12,1% wzrostu. Najpoważniejsza liczbowo na imporcie pozycja złomu żelaznego wykazuje w roku 1936 rekordową ilość 446.886 ton wobec 338.941 ton w 1935 roku. Oprócz złomu z surowców hutniczych bardzo poważnie wzrosła pozycja rud różnych i wypałków pirytowych, wykazując — 136.817 ton wobec 115.668 ton w 1935 r. Wzrost ten stoi w ścisłym związku z sygnalizowaną już w roku ubiegłym znaczną poprawą zatrudnienia hutnictwa polskiego oraz wzmożeniem się tranzytu wysokocennych rud głównie dla Czechosłowacji.

Widomym znakiem poprawy rynku rolniczego jest bardzo poważny wzrost importu surowców dla krajowych fabryk nawozów sztucznych. Tak np. import fosforytów wzrósł przeszło dwukrotnie, zaś żużli Thomasa ok. 30%.

Z szeregu artykułów drobnicowych wykazały wzrost: kawa, herbata, rośliny i materiały roślinne, śledzie świeże i solone, oleje, asfalt, tłuszcze roślinne i zwierzęce, garbniki, kauczuk, wyroby gumowe, celuloza, miedź, cyna oraz liczny poczet fabrykatów metalowych, jak maszyny, aparaty, części wagonów i lokomotyw, samochody, motocykle i t. p. Dobre rezultaty daje również import su-

rówców włókienniczych, z których najpoważniejszy surowiec bawełna osiągnęła w r. sprawozdawczym rekordową ilość **91.761 ton** wobec 84. 381 ton w 1935 roku. Niemałą rolę odegrała tu naturalnie tranzytowa bawełna przede wszystkim dla Czechosłowacji. Poza bawełną z surowców i półfabrykatów włókienniczych wykazały wzrost: wełna, przędza wełniana, przędza bawełn., juta oraz szmaty. Datujący się od ok. 2 lat spadek importu nasion oleistych występuje również i w roku minionym. Przyczyną tego zjawiska jest akcja sfer rządowych, mająca na celu popieranie produkcji krajowych nasion oleistych.

Po rekordowym wyniku w przywozie owoców świeżych w 1935 roku, rok sprawozdawczy przynosi spadek tego importu, wyrażającego się liczbą **59.252 ton** wobec 68.888 ton w 1935 r. Wobec poważnego udziału pomarańczy hiszpańskich w przywozie owoców świeżych przez port gdyński, trwająca już 6 miesiąc wojna domowa w Hiszpanii spowodowała bardzo poważne perturbacje w wymianie handlowej polsko - hiszpańskiej, co skolei rzeczy musiało spowodować zanik importu pomarańczy hiszpańskich.

Import ryżu surowego, obniżył się o ok. 10%.

Z artykułów spożywczych kolonialnych uległy obniżce: kakao, korzenie oraz orzechy i migdały. — Poza tymi artykułami zmniejszył się przywóz: żywicy, tranu, tytoniu, przetworów chemicznych, soli potasowej, papieru oraz cynku. Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek głównie tranzytowej soli potasowej, importowanej w przeważnej mierze ze Z. S. R. R. Do artykułów, których przywóz nie uległ prawie żadnym zmianom należą przede wszystkim skóry.

Pomimo ogólnego spadku eksportu z Polski, eksport zamorski w porcie gdyńskim wykazał wzrost, aczkolwiek bardzo nieznaczny, gdyż wynoszący zaledwie 0.7%. To poważne osłabienie tempa wzrostu (w 1935 r. w porównaniu z 1934 r. — 2.6%) eksportu zamorskiego w stosunku do lat ubiegłych ma swoje uzasadnienie w przeobrażeniu struktury obrotów portu, odbywającej się na przestrzeni ostatnich kilku lat. Dotychczas każda zmiana w eksporcie węgla musiała zaważyć na szali całości eksportu zam. Rok miniony będzie tu dalszym krokiem naprzód w pojawieniu się i rozszerzeniu eksportu szeregu artykułów drobnicowych, których wzrastający udział niweluje negatywne zmiany w całości eksportu, spowodowane spadkiem eksportu węgla.

W liczbach absolutnych eksport zamorski w 1936 r. wyniósł **6.407.490.2 ton** wobec 6.362.599.5 ton w 1935 roku. Najpoważniejszy ilościowo na eksporcie artykuł węgiel kamienny wykazuje po raz drugi od chwili wywiezienia pierwszej tony (1925 r.) nieznaczny 2.3% spadek. W porównaniu z rokiem 1935 wykazującym 2.6% spadek rok miniony wykazuje tu pewną minimalną poprawę. Poza węglem eksportowym z grupy produktów mineralnych wykazały spadek węgiel bunkrowy oraz koks.

Drugi z rzędu najpoważniejszy ilościowo artykuł naszego eksportu, drzewo, wykazał w roku sprawozdawczym poważny ok. 38% wzrost. Po nader słabym wyniku eksportu drzewa w 1935 roku, rok miniony natrafił na dobrą koniunkturę na rynku angielskim i pozwolił wywieźć ogółem tarcicy 265.629 ton wobec 192.323 ton w 1935 r. oraz bali i słupów — 18.957 ton wobec 10.931 ton w 1935 r. (ok. 80% wzrost). Poza surowcem drzewnym wykazały wzrost również i niektóre jego produkty, jak meble gięte, wyroby koszykarskie oraz szereg innych wyrobów z drzewa. Z produktów rolniczych wzrósł bardzo poważnie (przeszło 4 krotnie) wywóz strączkowych oraz słodu. Z produktów hodowlanych dobre rezultaty daje eksport jaj (ok. 10% wzrost), masła (przeszło 100% wzrost) oraz drobiu i ptactwa bitego. Pozostałe produkty, jak bekony oraz szynki i inne peklowane wykazują spadek wywozu. Poza wyżej wymienionymi wykazały wzrost pozycje eksportu: mąki ryżowej, ryżu wyłuszczonego, nasion i roślin, cementu, soli kuch. i przemysłowej, tłuszczów zwierzęcych, przetworów mięsnych, wytłoków buraczanych, karbidu, salmiaku, bieli cynkowej, skór, tkanin, papieru, papy i tektury, celulozy oraz szeregu produktów hutniczych, jak żelaza surowego, żelaza handlowego, rur żelaznych i żeliwnych oraz blachy cynkowej.

Do poważniejszych pozycyj wywozu, które wykazały spadek w roku sprawozdawczym należą przede wszystkim poza podaną już grupą mineralną: zboże, mąka pastewna, cukier, makuchy, melasa, soda, sól potasowa, siarczan amonu, saletra, papier oraz dykty i forniery. — Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek eksportu cukru (62.161 ton w 1936 r. wobec 103.792 ton w 1935 r.). Spadek ten łączy się ze wzrostem konsumcji wewnątrz kraju i niekorzystnie kształtującą ceną na rynkach zbytu. W związku z tym pewna ilość cukru eksportowego przeznaczona została na rynek wewnętrzny. Reasumując ten przegląd, można pomimo braku dokładnych danych z innych portów Bałtyku stwierdzić, że stanowisko na jakie wysunął się port gdyński w 1933 r. i utrwalił w latach następnych w znacznym stopniu utrzymane zostało w roku sprawozdawczym.

O bardzo poważnej roli portu gdyńskiego w obsłudze całego handlu zagranicznego Polski, świadczą dane liczbowe Głównego Urzę-

du Statystycznego (za 11 mies.), dotyczące udziału portu gdyńskiego w handlu zagranicznym Polski. Mianowicie udział Gdyni pod względem wagi wynosi ogółem — 46.5%, w tym na wywozie — 48,7% oraz na przywozie — 37.1%. Wartościowy udział ogółem: — 46.7%, w tym na wywozie — 36.2% oraz na przywozie — 57.5%. **Z. Tymiński.**

Rozwój linii regularnych portu gdyńskiego w r. 1936

Rok ubiegły był historii światowej marynarki handlowej rokiem zdecydowanej poprawy sytuacji żeglugi i ekspedycji morskiej. Poprawa ta przez cały czas zaopatrywana była przez sceptyczny, ostrzegawczy komentarz ekonomistów, wykrywających obok zdrowych źródeł poprawy takie zjawiska, jak zmiany wywołane przeprowadzeniem kampanii włoskiej w Abisynii, oraz równoległy wzrost zbrojeń w skali światowej.

Na liniowej żegludze jednakże wypadki w basenie Śródziemnego Morza i przyległych wodach morza Czerwonego i Atlantyku (najpierw wojna włosko - abisyńska, później wojna domowa w Hiszpanii) odbiły się ujemnie. W Gdyni dawało się to odczuwać przez cały rok. Równolegle ze wzrostem frachtów linij czarnomorskich szło obniżanie się ich ilości najpierw przez „sankcyjne" omijanie portów italskich, potem, z powodu niebezpieczeństwa i ryzyka finansowego, niezawijanie do portów hiszpańskich, i wreszcie zmniejszenie samych możliwości wysyłki towaru wskutek zakłócenia normalnej produkcji i konsumpcji wraz z wymianą towarową w portach zawijania śródziemnomorskich linij. Również wrzenie w Palestynie odbiło się na obrotach towarowych przez jej porty.

Konkretne zmniejszenie ruchu wyraziło się w zlikwidowaniu linii bałtyckiej „Italo-Somala" do Gdyni i portów północno-bałtyckich, która już była doszła z początkiem roku do 2-tygodniowych odjazdów w obie strony. Inne linie zachodnio-śródziemnomorskie również zmniejszyły częstotliwość swych przyjazdów i odjazdów,które wyrównały się znów nieco ku końcowi roku.

W ogólnym bilansie, pomijając żeglugę śródziemnomorską, która mimo wypadków w Hiszpanii ku końcowi roku powróciła do poprzedniego ożywienia, na wszystkich liniach, za bardzo nielicznymi wyjątkami, zaznaczył się *wzrost ożywienia* i powstało kilka nowych linij.

Wśród *nowych* linij na pierwszym miejscu postawić wypada polską linię południowo-amerykańską: Gdynia — Rio de Janeiro. Santos, Buenos Aires, z zawijaniem do innych portów w miarę potrzeby. Linia ta jako pasażerska zainaugurowana została w lutym, chociaż pierwszy odjazd trampu „Wisła", wcielonego do tej linii, nastąpił jeszcze w roku poprzednim. Odjazdy „Pułaskiego" a następnie i „Kościuszki", specjalnie przystosowanych do pracy na nowej linii, przez zaprowadzenie nowoczesnej wentylacji chłodzonym powietrzem itp., miały dużą frekwencję pasażerów i przeplatane były odjazdami coraz liczniejszych dodatkowych statków trampów, obok „Wisły" frachtowanych dla tej linii, jako statki frachtowe odjazdowe.

2. Linia Gdynia—Bristol (Bugsier Reederei A. G. w Hamburgu), zgłoszona w marcu przez firmę maklerską Bergenske, z przyjazdem i odjazdem raz w miesiącu, jeszcze należycie się nie rozwinęła: statki tej linii regularnie się zgłaszają do portu, mało jednakże jeszcze mają ładunków importowych, eksportowe natomiast towary linia ta ładuje zazwyczaj w Gdańsku.

3. Linia Antwerpia — Gdynia — Tallinn (Laevanduse Uhisus w Tallinnie), zgłoszona w kwietniu przez firmę maklerską Rothert & Kiłaczycki jako 2-tygodniowa linia portu gdyńskiego się nie rozwinęła; z końcem roku została skreślona ze spisu regularnych linij portu. Pełna rotacja dwu statków tej linii: Tallinn — Gdańsk — Rotterdam — Antwerpia—Gdynia — Tallinn, z której wypadła obecnie tylko Gdynia w kierunku powrotnym, natomiast Gdańsk w kierunku wyjściowym pozostał. Na tej linii zarysowała się przewaga ładunków eksportowych nad importowymi z kierunku Antwerpii i Rotterdamu, co też spowodowało zwinięcie linii w Gdyni i utrzymanie się jej w Gdańsku.

4. Linia Le Havre — Kopenhaga — Gdynia — Leningrad — Gdynia — Kopenhaga — Le Havre (Compagnie Generale Transatlantique), zgłoszona jako 14-dniowa sezonowa (makler: Polska Agencja Morska) była czynna do października włącznie. Jest to linia głównie pasażerska, o przewadze turystów, mająca widoki dalszego rozwoju.

5. Linia Gdynia — Genua — Neapol — Catania, Messina — Palermo — Fiume — Bari i z powrotem (La Costiera), makler Rummel & Burton, z odjazdami co 3—4 tygodni, uruchomiona w grudniu, wypełniła lukę powstałą po zlikwidowaniu w maju połączenia italskich portów z Gdynią, utrzymywanego przez T-wo Italo - Somala. Nowe połączenie różni się tym (korzystnie) od poprzedniego, że łączy bezpośrednio z Gdynią również porty adriatyckie.

6. Linia Gdynia — porty zatoki Meksykańskiej (Gulfu) i z powrotem, zgłoszona

przez towarzystwo Gdynia — Ameryka, Linie Żeglugowe, dla której maklerem jest Polska Agencja Morska (PAM), uruchomiona w grudniu, z odjazdami co 3 tygodnie. Nowa linia ma w ruchu 2 statki zafrachtowane. w w przyszłości będzie to. oczywiście, linia pod polską banderą.

7. Jako linia kopenhaska figurowały już w prasie przewozy małego motorowca „Pionier I" między Kopenhagą a Gdynią. W rzeczywistości linia ta zgłoszona jako regularna taką nie była: statek później kursował pomiędzy Gdynią a portami środkowego Bałtyku, jako statek dodatkowy bałtyckich linij Żeglugi Polskiej.

Donioślejszym w skutkach, aniżeli uruchamianie nowych linij, dla pracy portu, okazało się w roku sprawozdawczym *zwiększenie ruchu na istniejących liniach* (nowe statki, większa ich ilość, większa ilość odjazdów). Oto najważniejsze w tym względzie zmiany:

1. Linia Gdynia — Kopenhaga — Halifax — Nowy Jork: wprowadzenie drugiego motorowca, m/s Batory, w kwietniu, zwiększenie częstotliwości odjazdów.

2. Stopniowe zwiększenie ilości odjazdów skombinowanej (statki pasażerskie, towarowe i czysto towarowe, zafrachtowane) linii Gdynia — porty wschodniego wybrzeża Ameryki Południowej — Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, z zawijaniem w razie potrzeby również do Victoria, Montevideo i innych portów. Początkowo odjazdy były 6 tygodniowe, ażeby dojść stopniowo do 2 a nawet 3 razy w miesiącu. Ku końcowi roku zaczął się odczuwać brak wolnego tonażu trampów, któreby można było zafrachtować dla tej linii, co zaczęło działać hamująco na dalszy wzrost przewozów linii.

3. Zwiększenie, od jesieni, częstotliwości połączeń Sztockholm—Gdynia na szwedzkiej linii bałtyckiej. Dotąd kursował tu s/s Marieholm, z odjazdami 12-dniowymi, wprowadzony został drugi statek, s/s Bia, z odjazdami 10-dniowymi, zawijający również do Norrköping.

4. Zwiększenie przy końcu roku częstotliwości ruchu na linii Żeglugi Gdynia — Rotterdam przez zafrachtowanie dodatkowego statku, z odjazdami 10—12 dniowymi. Przejście z rotacji dwoma statkami na trzystatkową zwiększyło oczywiście ilość odjazdów tej linii o 50 procent.

5. Zwiększenie z wiosną ilości odjazdów na linii Egon Rederi Gdynia — porty zachodnio-szwedzkie (makler: Behnke & Sieg) — z dwutygodniowych na tygodniowe.

6. Zwiększenie pod koniec roku zafrachtowanego tonażu na liniach bałtyckich Żeglugi Polskiej: a) do Sztockholmu i Norrköping, b) do Rygi. Liepai, Kłajpedy. Statki obecnie frachtowane przewyższają frachtowane dotąd, pod względem nośności — dwukrotnie. Tym liniom niewątpliwie przekazane będą zamówione w Finlandii przez Żeglugę Polską dwa nowe motorowce po 1.000 t. DW nośności.

Jest godne uwagi, że poza niektórymi z wymienionych powyżej nowych linij, których żywotność jeszcze nie była praktycznie sprawdzona, żadna z poprzednio zgłoszonych linij nie została w roku sprawozdawczym zlikwidowana. Po stronie czynnej bilansu regularnej żeglugi Gdyni, bez uwzględnienia nowych linij, stoi wzrost działalności istniejących linij, po stronie biernej — zupełny brak strat.

Linie polskie rozwijały się w roku 1936 pomyślnie.

Na linii północno - amerykańskiej G. A. L. Ż. uruchomiono nowy motorowiec, m/s Batory co pozwoliło zwiększyć ilość odjazdów tak na linii, jak również zwiększyć ilość podróży turystycznych (nie tylko z Gdyni, ale i z Nowego Jorku, na wyspę Kubę i do Montrealu).

Na linii południowo - amerykańskiej zainaugurowano ruch emigracyjny na polskich transatlantykach, ruch wyjściowy towarów na zafrachtowanych trampach szybko wzrastał.

Na linii lewantyńskiej, na której Żegluga Polska (makler Rothert & Kiłaczycki) współdziała dwoma statkami z flotą Svenska Orient Linien przeszło się kolejny etap, który wyraził się w podniesieniu polskiej bandery na motorowcu „Lewant" i zamianie frachtowanego parowca „Sarmacja" (ex „Smaland") na motorowiec „Lechistan" (ex „Hemland"). W rozwoju połączeń na Bliskim Wschodzie tej linii zostało zapewnione, wspólnie ze Svenska Orient Linien, zawijanie raz na miesiąc statków idących z Gdyni do Salonik.

Linie Żeglugi Polskiej, jak już zaznaczono, rozwijały się pomyślnie. Że to towarzystwo odczuwa największy głód liniowego tonażu wynika już z samego faktu zamówienia (w ramach nowego programu 4-letniego rozbudowy floty handlowej) 2 motorowców na stoczni Vulcan — Crighton w Abo/Turku (Finlandia), dla linij bałtyckich towarzystwa.

Statki te, po 1.000 t. DW nośności, będą miały główne siłownie okrętowe po 800 efektywnych koni maszynowych: kadłuby statków będą zaopatrzone we wzmocnienia przeciwlodowe.

Nowa polska linia meksykańska G. A. L. Ż. (makler PAM) swym powstaniem przy pomocy frachtowanych obcych statków dowodzi, iż organizacyjnie i kapitałowo jeszcze jesteśmy dalecy od wypełnienia na płaszczyźnie żeglugowej zadań, które nam stawia własny handel morski.

Stałe zatrudnienie obcych statków na lin. polskich i nawet w miarę polepszenia się ko-

niunktury w żegludze, *znaczny wzrost* udziału tego obcego, zafrachtowanego w time charter tonażu najlepsze stanowią świadectwo powodzenia linij polskich, ale i stanowią miarę zadań jeszcze niewypełnionych.

Gdynia stopniowo przetransponowuje się na przewozy ładunków więcej wartościowych. Linie regularne stanowią główną część składową aparatury umożliwiającej stały i pewny przepływ towarów wartościowych. Z powyższego widać, że sieć regularnych połączeń naszego portu, która jest warunkiem koniecznym dla rozwoju przewozów wartościowych towarów, żyje i rozwija się normalnie, tak na liniach komunikacyjnych dalszych, jak i na odcinkach dowozowych z- i do większych portów rozdzielczych Europy, oraz z- i do poszczególnych portów bałtyckich.

J. Klejnot-Turski.

Inwestycje miejskie w Gdyni w roku 1936

Zagadnienie inwestycyj miejskich, tak ważnego i podstawowego czynnika wciąż rozbudowującego się miasta portowego, stanowi jedno z najpoważniejszych zagadnień w rozwoju gospodarczym Gdyni.

Toteż po zakończeniu roku 1936 warto zrobić bilans pracy, dokonanej na tym odcinku, chociażby w najogólniejszych zarysach. Pomijając sprawy drobne na czoło wysuwają się zagadnienia: terenowe, budownictwa socjalnego, budownictwa szkół, budownictwa urządzeń użyteczności publicznej, budowy dróg, uzbrojenie miasta siecią wodociągów kanalizacji i elektryczną, wreszcie komunikacji miejskiej.

Sprawy terenowe

Przystępując do budowy Gdyni popełniono zasadniczy, kardynalny błąd, za który dziś Gdynia pokutuje i pokutować nadal będzie. Błędem tym jest zaniedbanie ujęcia inicjatywy budowy miasta w swe ręce przez czynniki do tego powołane. Jednocześnie z wykupywaniem gruntów pod budowę portu należało wykupić grunty pod budowę miasta, konieczność powstania którego dla wszystkich była jasna. Grunty te można było wykupić po niskiej cenie, nie pozostającej w żadnym stosunku do cen, jakie płacone są dziś. Wyniki tych błędów z jednej strony są widoczne dla wszystkich w postaci krzywych ulic i to głównych, braku magistrali komunikacyjnej, kolei poprowadzonej przez sam środek miasta i t. d., z drugiej strony Zarząd Miasta, znalazł się w trudnej sytuacji z powodu braku dostatecznej ilości terenów budowlanych, nie mówiąc już o trudności wpływu na kierunki rozwoju miasta. Sprawy terenowe miasta reguluje Towarzystwo Budowy Osiedli — T. B. O., przeprowadzające planową parcelację terenów na Redłowie, Witominie, Dwałkach Leśnych, a ostatnio na Oksywiu. Zdobyczą gospodarki terenowej w roku 1936 jest nabycie przez TBO. terenów budowlanych na Oksywiu — ok. 30 ha i majątku Suchy Dwór tuż pod Gdynią — powierzchni ok. 250 ha. Suchy Dwór przeznacza się na Osiedle robotnicze.

Budownictwo socjalne

Sprawą budownictwa socjalnego miasta zajmuje się TBO. W roku 1930 na terenie Witomina TBO. wybudowało 54 domki robotnicze, dwuizbowe — czyli jednorodzinne. Domki te są murowane. System domków drewnianych, jako niepraktycznych, został przez TBO. zarzucony. Do każdego domku przylega parcela 300 m². Koszt budowy jednego domku wynosi 5—6 tysięcy złotych. Inwestycja ta dokonana została przy udziale Towarzystwa Budowy Osiedli Robotniczych, które udzielało na ten cel odpowiednich kredytów na 6 dogodnych warunkach, a mianowicie z terminem amortyzacji lat 50 przy oprocentowaniu 2% rocznie.

Poza tym TBO. buduje na Redłowie osiedle dla pracowników umysłowych, na które składa się 10 domków bliźniaczych. W sumie da to 40 mieszkań 4 izbowych. Do innych prac T. B. O. zaliczyć należy budowę ulic na Witominie, budowę kanalizacji odwadniającej na Witominie, instalacje wodociągowe na Redłowie, plantację terenów falistych na Redłowie, przygotowywanie planów zabudowy i parcelacji i t. p. prace.

Budowa szkół

W konsekwentnym dążeniu do poprawy warunków przebywania dzieci w szkołach gdyńskich, oczywiście mowa o szkołach powszechnych, oraz wobec stałego i poważnego przypływu coraz liczniejszych rzesz dzieci w wieku szkolnym, Komisariat Rządu w dalszym ciągu wznosił nowe budynki dla szkół.

W okresie roku budżetowego 1934/35 Zarząd Miasta Gdyni zainwestował 260 tysięcy złotych, w roku 1935/36 — 445 tysięcy złotych i w bieżącym 1936/37 — zainwestował, względnie zainwestuje do końca roku budżetowego 316 tys. zł. Łącznie więc w okresie trzech lat budżetowych inwestycje na budownictwo szkół wyniosą 1,021 tysięcy złotych.

W efekcie da to 7 gmachów szkolnych o 55 izbach i jedną adeptację o 12 izbach, czyli ogólny przyrost 67 izb szkolnych. Do tego do-

chodzi znajdujący się w budowie jeszcze jeden gmach szkolny o 8 izbach.

W roku 1936 ukończony został budynek murowany szkoły na Oksywiu o kubaturze 6,5 tysięcy m. sześc. Koszt budowy 180 tysięcy złotych; w Małym Kacku — budynek drewniany — o kubaturze 4 tysiące m. sześc., — koszt budowy ok. 50 tysięcy złotych; na Grabówku — taki sam budynek drewniany. —

W stadium budowy znajduje się szkoła murowana w Chylonii o kubaturze 4,5 tysięcy m. sześc. Koszt budowy 85 tysięcy złotych.

Poza budową wykonano szereg robót, jak: ustępy, parkany, boisko itp.

Budowa urządzeń użyteczności publicznej.

Rzeźnia miejska.

Brak rzeźni w Gdyni stanowił niedopuszczalny minus w organiźmie gospodarczym miasta, nadto ujemnie wpływał na rozwój hodowli w najbliższych powiatach zaplecza. Toteż budowa Rzeźni i Targowiska bydlęcego w Gdyni stała się sprawą wielkiej wagi. Okres roku 1936 przypada na sfinalizowanie podstaw prawnych i finansowych tego przedsięwzięcia oraz na budowę gmachu samego przedsiębiorstwa. Rzeźnia miejska jest spółką Miasta z Polskim Rynkiem Bekonowym przy równych uchwałach. Obecnie wznoszone budynki odpowiadają potrzebom dzisiejszej Gdyni, tj. miasta o 100.000 mieszkańców oraz umożliwiają pokrycie dodatkowego zapotrzebowania w miesiącach letnich obliczonego na 50.000 osób przyjezdnych do Gdyni i na wybrzeże. Przewidywany ubój roczny określono na 9 tys. sztuk bydła rogatego, grubego 11,000 drobnego, 35 tysięcy świń. W projekcie zabezpieczono możność łatwej rozbudowy bez zatrzymania ruchu rzeźni o 100 proc. stanu obecnego. Powierzchnia terenu pod rzeźnię i targowisko wynosi 46 tysięcy m². Ogólna kubatura budynków wyniesie 31 tysięcy metrów sześc. (bez targowicy). Koszt budowy wyniesie ok. 1,900 tysięcy złotych. Ukończenie rzeźni przewidziane jest na sierpień 1937 roku. Stan obecny prac — budynki główne pod dachem. instalacje wewnętrzne rozpoczną się od marca br.

Hala targowa.

Budowane obecnie Hale Targowe w założeniu swym mają być centralnymi halami obrotu hurtowego. Na okres przejściowy, do czasu rozbudowy sieci targowisk miejskich, hale te będą wykorzystane równocześnie dla handlu detalicznego, z tym, że obroty hurtowe dokonywane będą w godzinach nocnych, sprzedaż zaś detaliczna w godzinach rannych, ustalonych w przyszłości przez administrację Hali w porozumieniu z czynnikami gospodarczymi. —

Powierzchnia terenu przeznaczonego pod hale wynosi ok. 15 tysięcy m², powierzchnia hal (rzut parterowy) wynosić ma 5,5 tysięcy m², powierzchnia piwnic — 5 tysięcy m², w tym powierzchnia chłodni i przewiewni — 2 tysiące m². Ogólny koszt budowy wyniesie ok. 1800 tysięcy złotych. Do budowy Hal przystąpiono we wrześniu 1936 roku, budowa potrwa rok. Stan obecny — wybudowane piwnice Hali Targowej, Mięsnej i Rybnej.

Wodociągi i kanalizacja, elektryczność.

Przedsiębiorstwa miejskie, jak Zakład Wodociągów i Kanalizacji i Miejskie Zakłady Elektryczne odgrywają niesłychanie ważną rolę, dostarczając miastu wodę, elektryczność, odprowadzając ścieki.

Jasna rzecz, że prace tych przedsiębiorstw winne odbywać się planowo w ramach planu rozbudowy miasta. Uzbrojenie terenu winno posuwać się we właściwych kierunkach, hołdując zasadzie, żeby przy najmniejszej długości sieci zaspokoić największą liczbę odbiorców. Ze względu na dużą rozpiętość terenów gdyńskich i rozrzuceniu osiedli na terenie 66 km² powierzchni miasta, liczba mieszkańców na mb. sieci jest niższa, niż w innych miastach. Obecna planowa gospodarka przedsiębiorstw dąży do posuwania się sieci wzdłuż zabudowujących się dzielnic i osiedli.

W roku 1936 wykonane zostały następujące prace:

Wodociągów wybudowano ok. 22 km, przyczym na specjalną uwagę zasługuje doprowadzenie wody do Oksywia i Obłuża, które dotąd miały wodę z lokalnej stacji wodociągów. Koszt inwestycji wodociągowych wyniósł ok. 650 tysięcy złotych.

Kanałów sanitarnych wybudowano ok. 5 km, kosztem 200 tysięcy złotych i to w śródmieściu, Dwałkach Leśnych, na Kamiennej Górze i w Redłowie. Kanalizacja koncentruje się głównie w śródmieściu, jednak nie wszystkie jego części są jeszcze skanalizowane. Kanalizację deszczową poprowadzono w śródmieściu, Orłowie i Oksywiu, ogółem ok. 5 km, kosztem ok. 200 tysięcy złotych.

Sieć elektryczna szybko się rozbudowuje. W roku 1936 kosztem przeszło 300 tysięcy złotych wybudowano ok. 12 km sieci wysokiego napięcia, ok. 27 km niskiego napięcia i ok. 9 km sieci oświetleniow. Wybudowano 3 transformatory (trzeci na ukończeniu) większe i 3 (trzeci na ukończeniu) transformatory mniejsze. Na specjalną uwagę zasługuje zamknięcie linii okrężnej na odcinku Grabówek — Zagórze, doprowadzenie światła do Demptowa w granicach Gdyni i do Rewy — wsi rybackiej poza Gdynia. W roku 1936 przybyło 3,5 tysiąca liczników elektrycznych na sieci, podnosząc stan odbiorców elektryczności do 14 tysięcy.

Budowa dróg.

Budowa dróg w mieście postępuje według planu inwestycyjnego Zarządu Miasta. Właściwie drogi wytyczają dziś kierunki rozwoju budownictwa mieszkaniowego. Teren Gdyni jest tak obszerny i tak chaotycznie zabudowany, że opracowanie planu budowy dróg jest i będzie trudnym problemem.

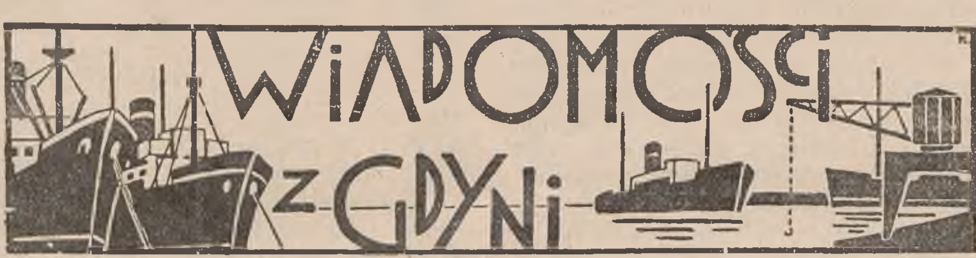
W roku 1936 wybudowano ogółem 8,5 km dróg bitych, z tego 3,5 km w śródmieściu, prawie 2 km na Oksywiu i Obłużu, 3 km w Orłowie. Powierzchnia wybudowanych dróg mierzy się 52 tys. m², a powierzchnia chodników wybudowanych w roku 1936 wynosi 31,5 tysięcy m².

Komunikacja miejska.

Komunikacja Miejska, reprezentowana przez Miejskie Towarzystwo Komunikacyjne MTK. w roku 1936 poczyniło dalsze inwestycje, zakupując 7 nowych wozów autobusowych, wycofując jednocześnie trzy wozy mniej nadające się dla pracy w Gdyni. Nowe wozy swą sprawnością i wyglądem stoją na wysokim poziomie. Uruchomiona została nowa druga linia miejska, łącząca miasto z portem, oraz linia zamiejska do Kartuz. Częstość kursowania autobusów w śródmieściu poprawiła się, jednak dla wartko płynącego życia miasta portowego wydaje się jeszcze niedostateczną, szczególnie, jeżeli chodzi o odcinek miasto — port.

Wyżej dokonany przegląd dokonanych w roku 1936 inwestycyj miejskich świadczy o powadze dokonanych wysiłków, a z drugiej strony uwypukla trudności, na jakie działalność inwestycyjna w Gdyni jest narażona. Spodziewać się należy, że planowe wykonanie zamierzeń w zakresie inwestycyj miejskich złagodzi w latach następnych te niedomagania, które powstały na skutek błędów popełnianych w pierwszych latach budowy Gdyni.

B. Polkowski



URLOP PREZESA IZBY.

Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor wyjechał w dniu 15 stycznia na 3-tygodniowy urlop wypoczynkowy.

Zastępują go Wiceprezesi Dr Konrad Kasperowicz i Dr Władysław Smoleń.

POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

W dniu 11 stycznia odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby, podczas którego wysłuchano sprawozdania Dyrektora Izby Dr. J. Kulikowskiego z bieżących prac Izby oraz ustalono wytyczne porządku dziennego następnego Plenarnego Zebrania Izby, które ze względów natury technicznej nie mogło odbyć się w dniu 12 stycznia i odłożone zostało do drugiej połowy lutego.

POSIEDZENIE SEKCJI HANDLOWEJ.

W dniu 8 b. m. pod przewodnictwem wiceprezesa Izby D-ra W. Smolenia odbyło się w lokalu Ekspozytury Izby w Bydgoszczy posiedzenie Sekcji Handlowej Izby. Podczas posiedzenia tego, Wicedyrektor Izby p. Tadeusz Marchlewski złożył sprawozdanie z prac będącego pod jego kierownictwem Wydziału Handlu Wewnętrznego przedstawiając m. in. sprawę cen na towary i cenników na tle ostatnio wydanych zarządzeń organów państwowych z uwzględnieniem warunków, jakie pod tym względem istnieją na Pomorzu oraz sprawę rządowej ankiety, dotyczącej handlu domokrążnego. Następnie Wicedyrektor T. Marchlewski omówił: przebieg i dające się już zaobserwować wyniki konferencji, odbytej na początku grudnia r. ub. przez przedstawicieli Izby z władzami Banku Związku Spółek Zarobkowych w Poznaniu na temat aktywizacji działalności kredytowej tego banku na terenie Pomorza, negatywne stanowisko Izby do projektu ustawy kominiarskiej oraz do zamierzenia dopuszczenia handlu produktami spożywczymi przez jadłodajnie po godzinie 19 i wreszcie prace nad organizacją komisyj targowych.

W następnym punkcie porządku obrad p. Wicedyrektor Marchlewski przedstawił przebieg prac Komisji Handlu Wewnętrznego w Warszawie w zakresie badania kalkulacji cen artykułów pierwszej potrzeby jak żelazo, węgiel, artykuły żywnościowe, bydło, zboże, wełna i bawełna, które to prace są już daleko posunięte.

W dalszym ciągu posiedzenia Wicedyrektor Izby p. M. Cieśliński przedstawił Sekcji sprawę egzaminów dla uczniów kupieckich, zaś Wicedyrektor T. Marchlewski złożył sprawozdanie z odbytej ostatnio z ramienia Światowego Związku Polaków z zagranicy i w

porozumieniu z Ministerstwem Spraw Zagranicznych podróży do Francji w celu wizytacji ośrodków i organizacji kupiectwa polskiego na tamtejszym terenie.

ODCZYT NACZELNIKA WYDZIAŁU MINISTERSTWA SKARBU DR. MANTLA O PRZEPISACH DEWIZOWYCH.

W dniu 11 stycznia przybył do Gdyni na skutek zaproszenia naszej Izby Naczelnik Wydziału Ministerstwa Skarbu, członek Komisji Dewizowej Dr Mantel, w celu wygłoszenia odczytu na temat obowiązujących przepisów dewizowych.

Odczyt ten odbył się w sali konferencyjnej Izby, gromadząc ponad 100 osób ze sfer bankowych, handlowych, maklerskich i ekspedytorskich. Dr Mantel w odczycie swym uzasadnił genezę wprowadzenia w Polsce reglamentacji dewizowej, a następnie dał szczegółowy przegląd obowiązujących przepisów dewizowych na podstawie dekretu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26 kwietnia 1936 r. oraz okólników Komisji Dewizowej. Dr Mantel w swych wywodach uwzględnił również specjalne przepisy, obowiązujące na terenie Gdyni, wydane w celu jak najmniejszego skrępowania obrotów portowych. Na zakończenie prelegent udzielił szeregu wyjaśnień na zapytania obecnych.

Zamykając zebranie Wiceprezes Izby Dr Smoleń wyraził, w imieniu Izby i zebranych, Dr. Mantlowi podziękowanie za przybycie do Gdyni i wygłoszenie referatu na tak aktualny temat.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W M. GRUDNIU 1936 R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w miesiącu *grudniu 1936 r. 746.119,4 ton* wobec 724.051,9 ton w m. listopadzie 1936 r. oraz 641.012,9 ton w m. grudniu 1935 roku.

Ostatni miesiąc 1936 roku wykazuje nieznaczny 3,1%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem listopadem oraz poważny 16,4% wzrost w stosunku do miesiąca grudnia 1935 r. Jest on zaledwie o 0,3% mniejszy od rekordowych obrotów w m. styczniu 1936 r. (748.668,5 ton) oraz 1,9% mniejszy od dotychczasowych rekordowych obrotów miesięcznych portu w m. sierpniu 1935 r. (754.448,5 ton).

Na uzyskanie ogólnych obrotów miesięcznych (746.119,4 t.) złożył się przywóz zamorski — 165.130,— ton oraz wywóz zamorski — 580.989,4 t.

Przywóz zamorski w m. grudniu 1936 r. (165.130,— ton) jest największym przywozem w porcie gdyńskim. Poprzedni rekordowy przywóz miał miejsce w m. listopadzie 1936 r. (160.454,9 ton). W porównaniu z importem ub. mies. listopada 1936 r. (160.454,9 ton) miesiąc sprawozdawczy wykazuje wzrost nieznaczny 2,9%-owy, natomiast w stosunku do mies. grudnia 1935 r. (149.278,9 ton) — 10,6% wzrost. — Wzmożone obroty pierwszych i ostatnich miesięcy roku spowodowane są pośpiechem w wykorzystaniu szeregu umów kontyngentowych, a w związku z tym zwiększeniem szeregu ładunków drobnicowych i masowych.

Ten poważny wzrost importu zamorskiego zawdzięczać należy przede wszystkim złomowi żelaznemu. Importowano go 75.241 ton wobec 54.489 ton w ub. mies. listopadzie. Jest to rekordowa ilość złomu żelaza przywiezionego do portu w okresie miesięcznym. Datujący się od początku 1935 roku wzrost importu złomu osiąga maksymalne natężenie w 1936 r. Stoi to w ścisłym związku ze stale wzrastającym stanem zatrudnienia hutnictwa naszego. Odpowiednikiem tego stanu będzie poważne wzmożenie się produktów hutniczych na eksporcie. Poza złomem spośród poważniejszych pozycyj importu wykazały wzrost: nasiona oleiste — 4.996 t. (4.728 t.), owoce świeże — 6.521 t. (2.587 t.), kawa — 994 t. (706 t.), piryty — 2.957 t. (brak), wełna — 2.400 t. (2.083 t.), juta — 2.331 t. (2.211 t.), papier — 1.775 t. (1.736 t.) miedź — 1.584 t. (1.567 t.) oraz samochody, motocykle i części — 531 t. (37 t.)

Na podkreślenie zasługuje bardzo poważne zwiększenie się importu owoców świeżych. Jest to początek sezonu przede wszystkim na pomarańcze. — Nieznaczny spadek importu w miesiącu sprawozdawczym wykazały pozycje: orzechy i migdały — 179 t. (273 t.) kakao — 530 t. (846 t.), śledzie świeże — 614 t. (617 t.), oleje — 119 t. (145 t.), asfalt — 29 t. (40 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 364 t. (376 t.), tran — 377 t. (505 t.), napoje alkoholowe — 96 t. (130 t.), skóry — 2664 t. (3144 t.), bawełna — 8.734 t. (10.437 t.), przędza bawełniana — 234 t. (288 t.), len, konopie, sizal i in. włókna — 30 t. (33 t.), szmaty — 1.157 t. — (1.728 t.), papa, tektura — 12 t. (79 t.), żelazo surowe — 521 t. (526 t.), metale różne — 206 t. (447 t.), cyna — 206 t. (233 t.), wyroby żelazne i metalowe — 218 t. (389 t.), maszyny, aparaty i części — 550 t. (788 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 460 t. (463 t.). Poważny spadek wykazały natomiast pozycje: owoce suszone — 617 t. (1033 t.), żywica — 221 t. (530 t.), śledzie solone — 3.172 t. (8.312 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 12.744 t. — (22.343 t.), siarka — 632 t. (1.477 t.), garbniki — 1.808 t. (3.378 t.) fosforyty — 12.361 t. (16.599 t.), oraz celuloza — 774 t. (1233 t.)

Zjawisko to daje się wytłumaczyć tym, że część wymienionych towarów była przywieziona w poważnych ilościach w mies. ubiegłym.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w mies. grudniu 1936 r. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	grudzień 1936 r.	*grudzień 1935 r.*
Nasiona różne	198	124
nasiona oleiste	4.996	5.345
ryż surowy	38	17
owoce świeże	6.521	12.409
owoce suszone	617	851
konserwy owocowe	16	—
orzechy i migdały	179	153
kawa	994	134
herbata	187	136
korzenie	102	137
rośliny i mater. roślinne	173	4
żywica	221	196
śledzie świeże	614	500
śledzie solone	3.172	1.266
rudy różne i wypałki pir.	12.744	12.673
piryty	2.957	5.060
oleje	119	158
smoła i smary	58	27
asfalt	29	—
tłuszcze i oleje roślinne	364	774
tłuszcze zwierzęce	1.415	1.898
tran	377	427
napoje alkoholowe i inne	96	102
tytoń	47	2
siarka	632	181
przetwory chemiczne	281	288
farby	28	253
garbniki	1808	1.446
fosforyty	12.361	21.950
sól potasowa	—	2.850
skóry	2.664	2.509
wełna	2.400	2.577
odpadki wełny	98	69
przędza wełniana	23	63
bawełna	8.734	13.100
odpadki bawełny	257	66
przędza bawełniana	234	76
len, konopie, sizal i in. włókna	30	95
juta	2.331	2.323
szmaty	1.157	676
kauczuk	440	461
wyroby gumowe	232	69
papier	1.775	1.034
papa, tektura	12	15
celuloza	774	1.186
żelazo surowe	521	260
metale różne	206	168
złom żelazny	75.241	48.684
miedź	1.584	678
cyna	206	50
cynk	30	—
wyroby żelazne i metalowe	218	385
maszyny, aparaty i części	550	849
części wagonów i lokom.	460	594
samochody, motocykle i cz.	531	61
różne	12.548	3.667
Razem	165.130	149.279

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (580.989,4 ton) wykazuje nieznaczny 3,1 proc. wzrost w porównaniu z ub. mies. listopadem 1936 r. (563.597 — ton) oraz poważny 18,2 proc. wzrost w stosunku do miesiąca grudnia 1935 r. (491.734 — ton).

Pomimo spadku wywozu grupy wytworów pochodzenia mineralnego, czynnika decydującego dotychczas o wzroście lub spadku ogólnego eksportu, eksport ten w miesiącu sprawozdawczym wykazuje nieznaczny wzrost. Najpoważniejsze pozycje naszego eksportu węgiel kamienny wyniósł liczbowo w miesiącu sprawozdawczym 434.427 ton, wobec 445.564 ton w m. listopadzie 1936 r.

Poza węglem eksportowym uległ nieznacznej obniżce wywóz węgla bunkrowego — 38.502 t. (40.598 t.) Z grupy wytworów mineralnych jedynie koks wykazuje w miesiącu sprawozdawczym poważną nadwyżkę wywozu — 27.523 t. (15.450 t.) — Poza koksem spośród poważniejszych pozycyj eksportu wzrost wykazały pozycje: drzewo tarte — 20.615 ton (10.448 ton), wyr. z drzewa — 1266 t. (467 t.), dykty i forniery — 1481 t. (1179 t.), strączkowe — 461 t. (152 t.), mąża ryżowa — 200 t. (95 t.), mąka — 152 t. (20 t.), słód — 4186 t. (2854 t.), nasiona i rośliny — 970 t. (672 t.), bekony — 1456 t. (1163 t.), drób i ptactwo bite — 482 t. (348 t.), cement — 784 t. (217 t.), tłuszcze zwierzęce — 991 t. (464 t.), przetwory mięsne — 2194 t. (1948 t.), melasa — 5410 t. (brak), biel cynkowa — 536 t. (465 t.) siarczan amonu — 2.044 t. (1536 t.), skóry — 158 t. (68 t.), tkaniny — 524 t. (400 t.), bawełna i odpadki — 850 t. (334 t.) papier — 866 t. (357 t.), żelazo handlowe — 10.890 t. (9132 t.), wyroby żelazne i metalowe — 2899 t. (861 t.), cynk — 949 t. (837 t.), oraz blacha cynkowa — 789 t. (548 t.)

Na uwagę zasługuje eksport melasy, gdyż jest to jedyny ładunek w ciągu całego 1936 roku. — Poważny wzrost eksportu tarcicy spowodowany został dobrą koniunkturą na rynku angielskim. Doskonałe rezultaty daje eksport produktów hutniczych ze szczególnym uwzględnieniem żelaza handlowego, wyrobów żelaznych i metalowych, cynku oraz blachy cynkowej.

Do pozycyj eksportu, które wykazały spadek należą: ryż — 14 t. (224 t.), jaja — 941 t. (1.668 t.), masło — 181 t. (751 t.), sól — brak (31 t.), cukier — 3.607 t. (4.438 t.), makuchy — 900 t. (1.122 t.), wytłoki buraczane — 49 t. (172 t.), salmiak — 23 t. (41 t.), karbid — 187 t. (395 t.), biel cynkowa — 465 t. (536 t.), klepki — brak (75 t.), wyroby koszykarskie — 119 t. (139 t.), papa i tektura — 283 t. (314 t.), celuloza — 623 t. (1.610 t.), żelazo surowe — 104 t. (489 t.), oraz metale różne — 75 t. (102 t.)

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w miesiącu grudniu 1936 r. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	grudzień 1936 r.	*grudzień 1935 r.*
Zboże	15	—
strączkowe	461	47
mąka ryżowa	200	150
mąka	152	—
mąka pastewna	248	1.689
ryż	14	68
słód	4.186	1.988
owoce świeże	41	186
konserwy owocowe	12	28
nasiona i rośliny	970	328
szynki i inne peklowane	84	179
bekony	1.456	1.364
drób i ptactwo bite	482	272
jaja	941	265
masło	181	29
cement	784	970
sól	—	50
węgiel eksportowy	434.427	372.416
węgiel bunkrowy	38.502	33.609
koks	27.523	16.015
oleje i parafina	—	5
tłuszcze zwierzęce surowe	991	148
przetwory mięsne	2.194	484
cukier	3.607	6.010
napoje alkoholowe	18	2
spirytus	—	45
makuchy	900	4.653
melasa	5.410	131
otręby	49	—
soda	—	527
salmiak	23	—
karbid	187	408
farby	11	14
biel cynkowa	536	323
sól potasowa	330	2.092
saletra	17	348
nawozy azotowe	2.044	5.082
skóry	158	32
tkaniny	524	459
bawełna i odpadki	850	141
bale i słupy	—	49
drzewo tarte	20.615	19.069
wyroby z drzewa	1.266	430
klepki	—	190
dykty i forniery	1.481	1.372
meble gięte	426	355
wyroby koszykarskie	119	141
papier	866	889
papa, tektura	283	153
celuloza	623	1.300
żelazo handlowe	10.994	7.225
metale różne	75	289
wyroby żelazne i metal.	2.899	3.371
szyny kolejowe	—	16
rury żeliwne, żelazne i stalowe	2.800	1.650
cynk	949	730
blacha cynkowa	789	559
różne	8.276	3.389
Razem	580.989	491.734

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności na wyjściu oraz wzrost pojemności na wejściu, ilość statków na wejściu zmalała. Przyszło bowiem 457 statków (471) o pojemności 462.485 n. r. t. (449.767 n. r. t.), wyszło zaś 461 statków (446) o pojemności 447.461 n. r. t. (432.444 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Polska — 2, Dania — 3, Włochy — 4, Niemcy — 5, Norwegia — 6, Stany Zjedn. Am. P. — 7, Anglia — 8, Finlandia — 9, Grecja — 10, Holandia — 11 itd., wykazuje przegrupowanie Danii z 4 na 3, Włoch z 8 na 4, Niemiec z 3 na 5 oraz Norwegii z 5 na 6 miejsce. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. grudniu 1936 r. wyniósł 1.012 n. r. t. (954,9 n. r. t., wykazując poważny wzrost. — Średni postój statku w porcie wyniósł 53,6 godzin (53 godzin). — Średnia ilość statków w porcie wyniosła 53 (51).

Ruch statków w miesiącu grudniu 1936 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	NRT.	ilość	NRT.
Polska	58	63.363	55	64.624
W. M. Gdańsk	1	938	3	3.063
Anglia	14	30.232	13	24.231
Dania	65	46.915	67	46.987
Estonia	15	8.088	15	9.313
Finlandia	20	23.810	20	25.238
Grecja	8	16.953	8	14.456
Holandia	13	11.565	16	11.160
Łotwa	3	3.574	5	5.098
Niemcy	62	45.045	59	39.709
Norwegia	49	38.155	46	34.321
Stany Zjedn. Am. P.	9	28.194	9	28.194
Szwecja	120	87.902	129	92.863
Włochy	17	51.588	13	41.744
Z. S. R. R.	2	3.428	2	3.723
Węgry	1	2.737	1	2.737
Razem	457	462.485	461	447.461

Ruch pasażerów w m. grudniu wykazuje nieznaczne ożywienie pomimo niesprzyjających w tym okresie warunków atmosferycznych. Przyjechało bowiem 527 osób (294), w tym: z Anglii — 72, Argentyny — 32, Belgii — 11, Brazylii — 10, Danii — 67, Finlandii — 7, Francji — 2, Holandii — 6, Kanady — 115. Litwy — 1, Norwegii — 1, Senegalu — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 190 oraz Szwecji — 12. Wyjechało zaś ogółem 1.932 osoby (1.491), w tym do: Anglii — 312, Argentyny — 358, Brazylii — 54, Danii — 18, Francji — 421, Kanady — 42, Norwegii — 2, Stanów Zjedn. Am. P. — 319, Szwecji — 3, Urugwaju — 401 oraz via W. M. Gdańsk — 1.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W GRUDNIU.

Statki polskich towarzystw żeglugowych przewiozły ogółem w grudniu 117.811 t. towarów, wobec 112.049,5 ton przewiezionych w grudniu 1935 roku. Liczby te nie obejmują ruchu towarowego na statkach towarzystwa Gdynia—Ameryka L. Ż., pomiędzy Kopenhagą a Ameryką Północną.

W przewozach grudniowych na wywóz przypadło 83.179 ton (XII 1935: 85.259,5 t.), na przywóz 30.563 t. (XII 1935: 26.622 t.)., na przewozy między portami zagranicznymi 4.069 t. (XII 1935: 168 t.). Jak widać ożywiły się znacznie przewozy między portami zagranicznymi, co zawdzięcza się wyłącznie pracy statków Żeglugi Polskiej, jak trampów jej, tak i jej statków liniowych.

Statki **Żeglugi Polskiej** przewiozły ogółem 62.633 t. towarów (XII 1935: 65.275 t.), w tym w wywozie 35.366 t. (XII 1935: 41.070 t.), w przywozie 23.198 t. (XII 1935: 24.037 t.) i między portami zagranicy 4.069 t. (XII 1935: 168 t.).

Linie regularne Żeglugi Polskiej przewiozły 27.177 t., (XII 1935: 23.708 t.), w tym wywozowych ładunków 15.609 ton (XII 1925: 12.770 t.), przywozowych 10.213 t. (XII 1935: 10.770 t.) i między portami zagranicznymi 1.355 t. ładunków (XII 1935: 168 t.).

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły 35.456 t. towarów (XII 1935: 41.567 t.), w tym w wywozie 19.757 t. (XII 1935: 28.300 t.), w przywozie 12.985 t. (XII 1935: 13.267 t.), oraz między portami zagranicy 2.714 t. (XII 1935: nic). Spadek przewozów eksportowych na trampach tłumaczy się wyłącznie zmniejszeniem ilości wywiezionego towaru masowego — węgla — z 21.030 t. w grudniu 1935 na 15.820 t., poza tym wywieziono koksu 2.450 t., fasoli 1.016 t., jaj 350 t., szynek w puszkach 121 t. Wartościowo przewozy trampów znacznie przewyższają przewozy z grudnia poprzedniego roku, co oczywiście w statystyce ilościowej może być zaznaczone tylko słowami.

Również pozycja przywozowa trampów zawiera więcej pozycyj: wobec przywozu rudy i pomarańcz w grudniu 1935 roku, przywieziono w grudniu 1936: bawełny 601 t., 2.823 t., kostki granitowej 8.329 t., złomu 1.224 t. Partia bawełny oczywiście niezwykle podnosi wartość całego przywozu trampów w grudniu 1936 roku.

Statki **Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego** (Polbrit) przewiozły rekordową ilość: 10.205 t. towarów, wobec 6.105 t. w grudniu roku 1935. Ten wyjątkowo silny wzrost przewozów statki towarzystwa zawdzięczają więcej wzrostowi przywozu aniżeli wywozu. Wywieziono bowiem 5.517 t. wobec 3.900 t. w grudniu 1935 i przywieziono 4.688 t. wobec 2.205 t. w grudniu 1935. Przewozy w kierunku Anglii — pomiędzy Gdynią i Gdańskiem a Londynem i Hull dały 5.488 t. w wywozie a 4.636 t. w przywozie, reszta — 29 t. w wywozie i 89 t. w przywozie, przypada na linię emigracyjną Gdynia — Havre.

Eksport na statkach Polbritu kierował się: do Hull 3.161 t. (w tym z Gdyni 1.085 t. i 15 koni, z Gdańska 2.076 t.), do Londynu 2.327 t. (w tym z Gdyni 1.709 t., z Gdańska 618 t.) Import z Londynu ład. 2.460 t. (w tym do Gdyni 2.297 t., do Gdańska 163 t.), import z Hull 2.176 t. (w tym do Gdyni 1.841 t., do Gdańska 335 t.).

Statki towarzystwa **Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe** przewiozły ogółem 5.252 t. towarów i 1.348 pasażerów, wobec 1.635 t. towarów i 1.417 pasażerów w grudniu 1935 roku, należy jednak wziąć pod uwagę, że pasażerskiej linii do Południowej Ameryki w grudniu 1935 roku jeszcze nie było. Ale i ilość przewiezionych pasażerów i towarów na samej północno-amerykańskiej linii jest znacznie większa niż w poprzednim roku, co tymbardziej godne jest uwagi, że odjazdów było o jeden mniej niż w grudniu poprzedniego r.: grudzień 1935 — 2 przyjazdy 2 odjazdy, grudzień 1936: 2 przyjazdy 1 odjazd.

Na linii północno - amerykańskiej w tych warunkach przeważał ruch wejściowy: 306 pas. i 1.315 t. tow. (XII 1935: 241 pas., 380 t. tow.), przy mniejszym wyjściowym: 185 pas. i 1.150 t. towarów (XII 1935: 176 pas. i 1.255 t. towarów).

Na linii południowo-amerykańskiej przyjazd i odjazd s/s „Kościuszko" dał wysokie liczby: 2.787 t. towarów i 1.042 pasażerów, w tym na wyjściu 809 pasażerów, głównie emigrantów, oraz 1.425 t. towarów, na wejściu natomiast 48 pasażerów i 1.362 t. towarów. W tymże miesiącu odszedł towarowy statek duński „Leise Maersk" zafrachtowany dla tejże linii, zabierając zgórą 2.000 t. towarów i drzewa, co oczywiście nie jest uwzględnione w niniejszej statystyce.

Statki Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego (Polskarob) przewiozły w grudniu 39.721 t. węgla, wyłącznie eksportowego, wobec 39.034,5 t. w grudniu 1935 roku, w tym do Szwecji 24.317 t. (26.638 t.), do Norwegii 12.754 t. (12.396,5 t.), do Belgii 2.650 t. (XII 1935: nic). Podróży jak i rok temu odbyto 14. Nieznaczna nadwyżka przewiezionego w miesiącu węgla kryje w sobie znaczne podniesienie sprawności przewozów, gdyż podróże w ostatnim grudniu były naogół dłuższe: był wywóz do Belgii i mniej wywieziono węgla do bliskiej Szwecji. Odwiedzono porty: trzykrotnie Göteborg, dwukrotnie Gävle, oraz po 1 razie: Limhamn, Iggesund, Zeebrügge, Utansjö, Sarpsborg, Oslo, Stavanger.

KOMUNIKACJA MORSKA MIĘDZY POLSKĄ A GUATEMALĄ.

Wskazana przez nas w numerze 33 Biuletynu z roku zeszłego trasa komunikacji morskiej pomiędzy Polską a Guatemalą wymaga uzupełnienia w tym sensie, że na trasie tej istnieje od kilku lat obsługa statkami Towarzystwa Okrętowego American Scantic Line, odpływającymi w odstępach tygodniowych z Gdyni do Nowego Jorku, skąd ładunki towarów przeznaczone do Guatemali, przeładowywane są na statki linii United Linit Co, która, jak już zaznaczyliśmy, utrzymuje regularną komunikację co tydzień pomiędzy Nowym Jorkiem a Puert Barrios (port półn. wsch. Guatemali).

ZAPRZYSIĘŻENIE NOWYCH RZECZOZNAWCÓW IZBOWYCH.

W dniu 13 stycznia Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej p. Stanisław Tor zaprzysiągł w obecności Wiceprezesa Izby Dr. Smolenia i Radcy Izby J. Hildta oraz Dyrektora Izby Dr. J. Kulikowskiego następujące osoby w charakterze rzeczoznawców izbowych na port gdyński:

1) p. Józefa Jankowskiego — w charakterze rzeczoznawcy dla zboża.

2) p. Inż. Jana Dobrowolskiego — w charakterze rzeczoznawcy i próbobiorcy dla ziemiopłodów.

3) p. Mariana Herczyńskiego — w charakterze rzeczoznawcy i próbobiorcy dla nasion oraz próbobiorcy dla zbóż i nawozów sztucznych, ponadto p. Herczyński otrzymał nominację na wykonywanie w porcie gdyńskim funkcyj rzeczoznawcy na ziemiopłody i ich przetwory.

4) p. Inż. Michała Mikosia — w charakterze rzeczoznawcy okrętowego.

5) Poza tym Pan Prezes Izby zaprzysiągł p. Marię Zwierzycką jako kontrolerkę wywozu pierza i puchu przy punkcie kontrolnym w Gdyni, stosownie do poleceń Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

NOWA SIEDZIBA ORBISU W GDYNI.

Polskie Biuro Podróży Orbis, oddział w Gdyni, dotąd mieszczące się przy Skwerze Kościuszki, z dniem 1 stycznia b.r. przeniosło się do nowego lokalu przy ulicy Świętojańskiej 38.



PORTY ROTTERDAMU, ANTWERPII, HAMBURGA I BREMY W 1936 ROKU.

Rok 1936 odznaczał się wytężoną walką konkurencyjną wielkich portów kontynentalnych Morza Północnego i Bałtyku. Wszystkie niemal mogą pochwalić się poważnym wzrostem obrotów, stojących w ścisłym związku z poprawą koniunktury i ożywieniem międzynarodowej wymiany towarów pomimo dalszych postępów w reglamentacji handlu poszczególnych państw.

Niezmiernie ciekawym jest porównanie obrotów portowych obecnych z okresem przedwojennym. Najbardziej znamiennym będzie tu stwierdzenie faktu, iż Antwerpia i Rotterdam poczyniły znacznie większe postępy, aniżeli porty niemieckie Hamburg i Brema. I tak Antwerpia osiągnęła 130%, a Rotterdam 110% obrotów z roku 1913. Po zeszłorocznej dewaluacji guldena i franka porty te posiadają jeszcze znacznie lepsze widoki możliwości akwizycyjnych. Porty niemieckie natomiast straciły na ilości przeładowywanego towaru. Tak np. Brema przeładowala w roku 1935 — 87%, Hamburg 78% ilości towaru z 1913 r. Przy czym należałoby podkreślić, iż rok 1936 choć korzystniejszy w poważnym stopniu tych liczb nie zmieni.

W roku ubiegłym na pierwsze miejsce wysunął się *Rotterdam* przede wszystkim dzięki temu, iż jest on naturalnym punktem przeładunkowym towarów masowych, idących tranzytem do i z ośrodków przemysłowych Niemiec, położonych nad Renem. Tranzyt ten stanowi około 60% importu i 70% eksportu Rotterdamu. Wzrost przeładunku w 1936 roku przypisać należy w dużej mierze strajkowi, który wybuchł latem w porcie antwerpijskim, dewaluacji florena oraz zniżce opłat portowych o 28%, będących poważnym czynnikiem atrakcyjnym dla portu.

Pomimo wzmożonej propagandy w Niemczech za kierowaniem ładunków do portów niemieckich, Rotterdam, jak niezbicie wyjaśniają poniższe dane z ostatnich jego obrotów portowych, skutecznie przeciwstawia się tym prądom.

Obroty Rotterdamu

	ilość statków	obrót towarowy w tonach
11 pierwszych mies. 1936 r.	11.343	18.408.940
11 pierwszych mies. 1935 r.	10.102	16.359.240
wzrost	+ 1.240	+ 2.049.700

Dla *Antwerpii* rok ubiegły pomimo wzrostu globalnej sumy przeładowanych towarów był bardzo ciężki. W lecie wybuchł długotrwały strajk robotników portowych, który wyrządził dotkliwe szkody dla gospodarki tak portu, miasta jak i całego państwa. Sam Zarząd Portu tracił dziennie około 800.000 fr., z czego 500.000 fr. przypadało na opłaty portowe oraz 300.000 fr. na inne wpływy. Na dworcu kolejowym zablokowanych zostało 4.500 wagonów, z czego 2.940 należało do belgijskich kolei państwowych, reszta do innych krajów. Jeszcze pod koniec grudnia, w czasie świąt nastąpiło ponowne zaostrzenie stosunków, grożące wybuchem strajku. Zażegnano go jednakże mediacją czynników rządowych. — Przedstawiciele syndykatów zażądali mianowicie 7-godzinnego dnia pracy, pracodawcy natomiast skłonni byli na 40-godzinny tydzień pracy (5 dni w tygodniu po 8 godzin.) Stanowisko robotników znalazło poparcie u inspektora pracy. W końcu 1936 roku przyszło do ugody. Sprawę uregulowano w ten sposób, że zmiany (szychty), które dotychczas trwały 8 godzin (efektywna praca 7½ godzin) mają wynosić 7 i pół godzin (efektywna praca 7 godzin). Nowe 7 i pół godzinne „shifts" mają obowiązywać od 25 stycznia br. a to celem umożliwienia technicznego przygotowania tego systemu.

Jak się kształtowały obroty portu antwerpijskiego w ostatnim okresie czasu, ilustrują poniższe dane:

Obroty Antwerpii

	ilość statków	obrót towarowy w tonach
11 pierwszych mies. 1936 r.	10.463	17.846.130
11 pierwszych mies. 1935 r.	10.100	16.964.236
wzrost	+ 363	+ 881.894

Porty niemieckie za wszelką cenę dążą do rozszerzenia swego zaplecza ku Renowi, a to przy pomocy t. zw. Hansakanal (Osnabrück — Brema — Hamburg). Projekt ten w związku z drugim planem czteroletnim Rzeszy Niemieckiej nabiera coraz to realniejszych kształtów.

Brema leżąc najbliżej Antwerpii i Rotterdamu w pierwszej linii odczuwa bezwzględność walki konkurencyjnej. Stąd poprawa koniunktury w Rzeszy nie szła w parze ze wzrostem obrotów portu. W ciągu pierwszych 10 miesięcy 1936 r. przeładowano 5,1 mil. ton, co stanowi wzrost o 0,3% w stosunku do tego samego okresu czasu 1935 r. Jednakże w porównaniu z dnem kryzysu w latach 1930—32, gdy Brema miała 70.000 bezrobotnych, obrót towarów spadł do 4,3 mil. ton, tonaż statków do 6,6 mil. N. R. T., stosunki znacznie się poprawiły. Zatrudnienie wzrosło, przy czym handel i przemysł (rzemiosło) zatrudniają 82% ludności Bremy, zdolnej do pracy. Czynniki gospodarcze miasta wszelkimi siłami starają się o przyspieszenie skanalizowania środkowej Wezery oraz budowy wyżej wspomnianego Hansakanal, co by umożliwiło ściągnięcie bardziej wartościowych ładunków. Sprawa jest poważna, gdyż pomimo powolnego wzrostu ilości przeładowywanych towarów wartość ich spada. Tak np. w roku 1934 przeładowano towarów o wartości 1,48 miliarda RM, w roku 1935 natomiast 1,37 przy ogólnej wartości handlu zagranicznego Niemiec 8,6 miliarda RM.

Jak Rotterdam zawdzięcza dużo Renowi, tak *Hamburg* korzysta ogromnie z Łaby, która łączy go z uprzemysłowionymi okręgami Europy Środkowej. Po wypowiedzeniu umiędzynarodowienia Łaby stosunki te ulegną pewnej zmianie. Dotychczas zapowiedziane zostało zawarcie dwustronnego porozumienia z Czechosłowacją. Jakie znaczenie w życiu gospod. Hamburga odgrywa ta droga wodna świadczy fakt, iż w ciągu pierwszych 8 miesięcy 1936 r. przeładunek w stosunku do tego samego okresu czasu 1935 r. z 11,06 mil. ton wzrósł do 12,6, podczas gdy kolej może się pochwalić daleko skromniejszym wzrostem z 6,59 na 6,9 mil. ton. Ogółem rok 1936 był pomyślnym dla portu i stanowi dalszy wzrost w porównaniu z rokiem 1935, co stwierdza poniższe zestawienie:

Obroty Hamburga:

	ilość statków	obrót towarowy w tonach
11 pierwszych mies. 1936 r.	15.366	17.697.835
11 pierwszych mies. 1935 r.	14.843	16.849.790
wzrost	+ 523	+ 848.045

Hamburg, będąc jednakże portem drobnicowym ciągnie większe korzyści aniżeli Rotterdam, przeładowujący w przeważnej mierze towary masowe (głównie węgiel na eksporcie, rudy na imporcie). Technicznie również stoi wyżej aniżeli Rotterdam. Posiada naprzykład 2000 urządzeń przeładunkowych lądowych oraz 700.000 m² powierzchni użytkowej magazynów.

Specjalnością portu hamburskiego są ładunki zbiorowe. Ładunki te po nadejściu drogą lądową pozostają skierowane do odpowiednich magazynów, gdzie po manipulacji rozdzielczej zostają przydzielane odpowiednim liniom okrętowym. W roku 1934 przeładowano 158.000 ton ładunków zbiorowych, w roku 1935 — 222.000 ton, w 1936 około 250.000 ton.

Należy podkreślić, iż struktura gospodarcza portów niemieckich dostosowuje się obecnie w szybkim tempie do zmienionych warunków ekonomicznych Rzeszy. W organizacji

życia portowego ujawniają się naprzykład silne obecnie tendencje popierania małych i średnich przedsiębiorstw prywatnych.

Z. T.

PORT SZCZECIŃSKI W ROKU 1936.

Jak z opublikowanych dopiero co danych Zarządu portu Szczecińskiego wynika, obroty portu tego w roku 1936 doznały bardzo poważnego wzrostu nie tylko w stosunku do wszystkich poprzednich lat powojennych, lecz również w stosunku do obrotów ostatniego roku z przed wojny — roku 1913. Dane te są jeszcze prowizoryczne, jednak stwierdzają one z całą dobitnością wyżej określony stan ogólny. Tak naprzykład weszło i wyszło w roku 1936 statków morskich 13.388 o pojemności ogólnej około 20.2 milionów metrów^3 w porównaniu do 10.098 statków o pojemności 15,4 mil. metrów^3 w roku 1935.

Obrót zamorski towarów w przywozie i w wywozie osiągnął około 8.200.000 ton, czyli ilość dotąd nigdy w porcie szczecińskim nienotowaną. W porównaniu do przeładunku w roku 1935, który dał około 6.100.000 ton i był najlepszym rokiem powojennym, rok sprawozdawczy wykazał wzrost o więcej niż 34%, zaś w porównaniu do roku 1913 wzrost ten wyniósł 32%. Zaznaczyć jednak należy, jak stwierdza Zarząd Portu, że liczby te nie oznaczały wzrostu obrotów portu w handlu zagranicznym Niemiec, ani też odbiły się w specjalnie rentowny sposób na pracy przedsiębiorstw żeglugowych, maklerskich i ekspedycyjnych, lecz były wynikiem specyficznych warunków obrotów wewnętrznych niemieckich, a mianowicie wzrostu obrotów pomiędzy portami Szczecina i Królewca w komunikacji Rzeszy z Prusami Wschodnimi. Innymi słowy było to wynikiem w znacznym stopniu przestawienia tych obrotów z drogi lądowej, przez terytorium Polski, na drogę morską.

Wyżej opisaną sytuację w porcie szczecińskim ilustrują dane zawarte w niżej umieszczonych dwóch tabelkach:

Ruch statków morskich

Rok	Wejście liczba	Wejście pojemność m³	Wyjście liczba	Wyjście pojemność m³
1913	5.926	7.553.334	6.200	7.650.190
1933	4.282	6.194.527	4.256	6.224.527
1934	5.062	7.501.539	4.902	7.468.963
1935	5.071	7.693.481	5.027	7.709.996
1936	6.658	10.083.734	6.730	10.152.330

Zamorski przeładunek towarów
w tonach

Rok	przywóz	wywóz	razem
1913	4.254.563	1.990.975	6.245.538
1933	3.083.358	1.379.312	4.462.670
1934	3.953.729	1.771.230	5.724.959
1935	3.869.719	2.196.508	6.066.227
1936	4.200.000	4.000.000	8.200.000

RUCH STATKÓW PORTU ANTWERPII W GRUDNIU I W ROKU 1936.

W ciągu grudnia roku 1936 zawinęło do portu Antwerpii 966 statków o łącznej pojemności 1941.436 ton, w tym samym miesiącu roku poprzedniego zawinęło statków 1025 o pojemności 2077.332 ton. Dla zobrazowania rozwoju ruchu statków w porcie Antwerpii w ciągu ostatnich 6 lat przytaczamy tabelę następującą:

Lata	Ilość statków	Tonaż	Tonaż przec. statku	Stosunek % do r. 1929 (1929=100%)
1913	7.056	14.146.819	2.005	—
1929	11.582	24.325.103	2.100	100,0%
1932	9.407	19.666.678	2.091	80,0%
1933	9.841	20.439.195	2.077	84,0%
1934	10.305	20.536.384	1.993	84,4%
1935	11.123	22.035.257	1.981	90,5%
1936	11.429	22.942.526	2.007	94,3%

Z danych powyższych wynika, że rok 1936, pomimo strajku, który trwał od 3 do 21 czerwca, w porównaniu z rokiem największej depresji — 1932 — wykazał wzrost ilości statków o 21,4% zaś pod względem tonażu o 16,6%. Liczby, dotyczące roku sprawozdawczego w porównaniu z rokiem 1935, wykazują wzrost ilości statków o 304 jednostki, zaś wzrost tonażu o 907. 269 ton.

Na ogólną liczbę 11.429 statków, które zawinęły do portu w Antwerpii w roku 1936, przypada na statki niemieckie 2223 jednostek o pojemności 6.043.111 ton, statki angielskie 2752 — o pojemności 5.287.706 ton. statki francuskie 752 — o pojemności 2.074.103 ton. statki norweskie — 786 o pojemności 1.654.457 ton, statki holenderskie — 1311 o pojemności 1.396.152 ton, belgijskie — 555 o pojemności 1.010.558 ton, szwedzkie — 709 o pojemności 932.028 ton i t. d.

STAWKI FRACHTOWE DALEKICH LINIJ ZWYŻKUJĄ.

Daje się zauważyć ogólna zwyżka stawek konferencji frachtowych w poszczególnych grupach dalekich linij. I tak: od 1 stycznia zwyżkowały stawki na frachty wyjściowe z Zachodniej Afryki do Europy, a od 1 lutego podniesione zostają w kierunku odwrotnym. Stawki konferencji Dalekiego Wschodu już częściowo są podniesione i z dniem 1 kwietnia niemal wszystkie pozycje towarowe ulegną w tym kierunku zwyżce frachtowej. Tak samo z dniem 1 kwietnia podniesione zostają stawki konferencyjne do Indyj i Cejlonu. Wreszcie oczekiwane są zwyżki frachtowe w kierunkach Ameryki Północnej i Południowej.

Mimo, że w czasie kryzysu linie nie tak silnie ucierpiały jak trampy, broniąc się konwencyjnymi stawkami, jednak obecnie armatorzy linij regularnych oceniają odpowiednio

wzrost światowej prosperity oraz w związku z nią zwiększenie wydatków własnych i wyrównują sobie straty doznane w okresie kryzysowym.

OŻYWIENIE W HOLENDERSKIM BUDOWNICTWIE OKRĘTÓW.

W latach 1930—35 holenderskie budownictwo okrętowe przechodziło stan marazmu. Dopiero z rokiem 1936 zaczął się szybki ponowny rozkwit tego przemysłu, tak, że obecnie nie w stanie on jest przyjąć nowych zamówień. Główne zamówienia dały: grupa Royal Shell na szereg wielkich cysternowców Wilhelmsen w Oslo, Alfred Holt w Liverpool, (pierwszy większy statek pasażersko-towarowy nie budowany dla tej grupy w Anglii) wreszcie zamówienia narodowe — na siostrzany statek dla 12-letniego liniowca Holland Amerika Linie, turbinowca „Statendam". Sceptyczne głosy jednak ostrzegają przed możliwością krótkiej fali konjunktury, po której może znów powrócić nieznaczny stopień zatrudnienia dla stoczni holenderskich.

KTO POKRYWA STRATY WYNIKŁE Z POWODU WPADNIĘCIA ŁADUNKU DO MORZA?

Znany w Gdyni statek „Melilla" portugalsko - marokańskiej linii, wyładowując ładunek z Antwerpii na otwartej redzie Rabatu (Marokko) na lichtugi, zgubił kilka skrzyń, które wyślizgnęły się ze stropu linowego i nie trafiwszy do kołyszącej się lichtugi wpadły do morza. Jest to zwykły sposób przeładunku w Rabat. Sprawa przeszła przez trzy belgijskie instancje i we wszystkich interesant ładunku wygrał sprawę przeciwko statkowi w osobie jego kapitana, który został uznany odpowiedzialnym za stratę.

Kapitan bronił się tym, że stan morza nie różnił się od zwykłego i kołysanie pod wpływem przybrzeżnej fali, które spowodowało wypadek, prawie nigdy nie ustaje w Rabacie. Przedłożył zaświadczenie kapitanatu portu, które zezwalało lichtugom ze względu na pogodę, na kursowanie między statkiem a lądem. W mniemaniu kapitana zaszedł wypadek siły wyższej, gdyż i obsłudze wyładunku nie można zarzucić niedbalstwa lub niedostatecznej jej liczebności.

Sąd jednak stanął na stanowisku odmiennym, uważając, że kapitan ponosi odpowiedzialność za wypadek. Decydującym było, że lichtugi przeładunkowe zostały zafrachtowane przez statek, a nie przez odbiorców, stanowiły wobec tego jakby przydatek (appendant to the ship). Również w myśl klauzuli konosamentu kapitan miał prawo dowieźć ładunek do najbliższego pewnego portu i tam towar ładować, z którego to prawa nie skorzystał, wobec czego przyjął na siebie odpowiedzialność i ryzyko wyładunku.

Powyższy wypadek tłumaczy, dlaczego stawki towarzystw żeglugowych do otwartych portów są wyższe: mimo że porty te mają zazwyczaj znacznie mniejsze opłaty przeładunkowe, niż w portach właściwych, osłoniętych, działanie ryzyka dla statku i ładunku przewyższa w przeciwnym kierunku i to znacznie tę różnicę.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

DECENTRALIZACJA WYDAWANIA POZWOLEŃ PRZYWOZU I PODZIAŁU KONTYNGENTÓW W DNIU 23 GRUDNIA 1936 ROKU.

Instrukcja wydana przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu ustaliła następujące normy wydania pozwoleń przywozu i podziału kontyngentów:

I. Pozwolenia przywozu wydawane będą tym przedsiębiorstwom, które prowadzą księgi handlowe, choćby uproszczone. — Centralna Komisja Przywozowa jest uprawnioną w poszczególnych uzasadnionych wypadkach czynić odstępstwa od tej zasady w odniesieniu do gospodarstw rolnych bądź przedsiębiorstw rzemieślniczych lub drobnych przemysłowych.
Importerzy winni na każdorazowe żądanie izby przemysłowo - handlowej udowodnić prowadzonymi przez siebie księgami handlowymi właściwe wykorzystanie wydanych im pozwoleń przywozu.

II. Kontyngenty na przywóz towarów wyznacza Ministerstwo Przemysłu i Handlu pismami do Centralnej Komisji Przywozowej.
Kontyngenty przywozowe dzielone są na:
  1. regionalne — tj. takie, których podział następuje w Centralnej Komisji Przywozowej pomiędzy poszczególne tereny izb przemysłowo - handlowych, celem dokonania przydziału dla poszczególnych importerów przez Regionalne Komitety Przywozowe;
  2. indywidualne — tj. takie, których podział następuje przez Centralną Komisję Przywozową pomiędzy poszczególne firmy.
  Podział kontyngentów na regionalne i indywidualne ustala Ministerstwo Przemysłu i Handlu po zasięgnięciu

opinii Centralnej Komisji Przywozowej.

III. Pozwolenia przywozu na towary objęte kontyngentami regionalnymi wydawane są przez izby przemysłowo-handlowe terytorialnie kompetentne dla siedziby danego przedsiębiorstwa. Pozwolenia przywozu na towary objęte indywidualnymi kontyngentami wydawane są w zasadzie przez Centralną Komisję Przywozową z tym, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu może, po zasięgnięciu opinii Centralnej Komisji Przywozowej, zlecić wykonanie tych funkcyj właściwej terytorialnie izbie przemysłowo-handlowej. Na terenie Izby Przemysłowo - Handlowej w Warszawie wszelkie pozwolenia przywozu administrowane są przez biuro Centralnej Komisji Przywozowej.

Najpóźniej w ciągu 30 dni od chwili rozdziału kontyngentu regionalnego izby przemysłowo-handlowe winny zawiadomić Centralną Komisję Przywozową o niewykupionych pozwoleniach, jak również o niepodzielonych przez nie kontyngentach. Powstałe z jakichkolwiek przyczyn rezerwy dzieli Centralna Komisja Przywozowa.

IV. Podział kontyngentów regionalnych w poszczególnych izbach pomiędzy importerów danego okręgu dokonywany jest przez Regionalne Komitety Przywozowe, w skład których wchodzą: dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej względnie jego zastępca jako przewodniczący, dwóch przedstawicieli przemysłu, dwóch przedstawicieli handlu, jeden przedstawiciel rzemiosła oraz jeden przedstawiciel rolnictwa (należy przewidzieć również zastępców wszystkich członków Komitetu) Decyzja Regionalnego Komitetu Przywozowego co do poszczególnych przydziałów zapadają zwykłą większością głosów. W wypadku równości głosów rozstrzyga głos przewodniczącego.

V. W poszczególnych izbach przemysłowo-handlowych mogą być wydawane pozwolenia na przywóz wyłącznie w ramach kontyngentów przywozowych, ustalonych dla danej izby przez Centralną Komisję Przywozową.

Awansem na poczet kontyngentów przyszłych okresów oraz poza kontyngentem mogą być wydawane pozwolenia przywozu jedynie na podstawie wyraźnej decyzji Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

VI. Dla umożliwienia załatwienia pilnych podań o przywóz drobnych ilości towarów o charakterze przesyłek prywatnych bądź dla potrzeb produkcji upoważnia się dyrektora każdej izby przemysłowo-handlowej, a na terenie Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie dyrektora Centralnej Komisji Przywozowej do wydawania pozwoleń przywozu łącznej wartości do zł 5,000, w okresie dwumiesięcznym na ogólnych warunkach przywozu.

VII. Wydawanie pozwoleń przywozu w odniesieniu do kontyngentów regionalnych, względnie indywidualnych, o ile Ministerstwo Przemysłu i Handlu to postanowi, powierza się dyrektorom izb przemysłowo-handlowych. Wydawanie pozwoleń przywozu w odniesieniu do kontyngentów indywidualnych powierza się dyrektorowi Centralnej Komisji Przywozowej.

Wydawanie pozwoleń przywozu na wszystkie artykuły firmom okr. Izby Przem.-Handlowej w Warszawie porucza się dyrektorowi Centralnej Komisji Przywozowej.

Dyrektorzy izb przemysłowo - handlowych oraz dyrektor Centralnej Komisji Przywozowej pełnią funkcje związane z wydawaniem pozwoleń przywozu pod osobistą odpowiedzialnością.

Wydawanie pozwoleń przywozu dla firm mających siedzibę na terytorium W. M. Gdańska porucza się delegatowi Ministerstwa Przemysłu i Handlu przy Generalnym Komisarzu RP. w Gdańsku.

VIII. a. Podania o udzielenie pozwoleń na przywóz winny być wnoszone przez importerów za pośrednictwem samorządu gospodarczego według właściwej terytorialnie kompetencji. Firmy gdańskie składają podania za pośrednictwem Izby Handlu Zagranicznego w Gdańsku.

b. Izba Przemysłowo-Handlowa w Warszawie może zrzec się przysługującego jej uprawnienia z punktu a. na rzecz wolnych organizacyj gospodarczych, wchodzących w skład Centralnej Komisji Przywozowej.

— o —

Pierwsze posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego przy naszej Izbie odbędzie się w dniu 19 stycznia.

PODWYŻKA CEŁ NA MIĘSA IMPORTOWANE DO ANGLII.

W dniu 15 grudnia 1936 r. została wniesiona do komisji parlamentarnej rezolucja na temat ustanowienia ceł na wołowinę, cielęcinę oraz przetwory. Wnosząc odnośną rezolucję Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu zaznaczył, że od cła na razie wyłączone są języki surowe i puszkowane oraz cielęcina w galarecie, ponieważ w myśl umowy polsko-angielskiej, puszkowane ozory i cielęcina w galarecie opłacają związane cło w wysokości 10%; równocześnie zapowiedział, że ta ostatnia sprawa, w odniesieniu do cła na wzmiankowane artykuły, przyjdzie pod rozwagę w roku przyszłym lecz w międzyczasie

proponowane w rezolucji wyższe cła nie będą się odnosiły do importu polskiego.

Po niezmiernie ożywionych debatach przedłożenie rządowe zostało przyjęte bez zmiany. Ponieważ stwarza ono anormalny stan rzeczy, wprowadzając niekorzystną dyskriminację w stosunku do wszystkich innych dostawców z wyjątkiem Polski, oraz biorąc pod uwagę wyraźną zapowiedź przedstawiciela rządu, należy sądzić, że przy najbliższej sposobności kwestia podwyżki cła na cielęcinę polską puszkowaną z 10% na 20% od wartości zostanie przez stronę angielską podniesiona.

Radca Handl. przy ambasadzie w Londynie.

NALEŻYTE WYSYŁANIE DOKUMENTÓW IMPORTOWYCH DO ARGENTYNY.

Eksporterzy polscy, wysyłający swe towary do Argentyny, winni przestrzegać, by dokumenty importowe, wymagane zgodnie z obowiązującymi przepisami, nadchodziły jednocześnie z przesyłką towarową. Odbiorcy argentyńscy skarżą się na to, że w wielu wypadkach dokumenty nadchodzą ze zwłoką kilkodniową, przez co opóźnia się odprawa celna towarów, a tym samym odbiór towaru przez importera. Fakty te pociągają za sobą stratę dla firm argentyskich, a jednocześnie eksporter polski otrzymuje należności za swój towar również z opóźnieniem.

Niedomagania te winni eksporterzy polscy usunąć we własnym interesie, załatwiając należycie formalności, związane z ekspedycją dokumentów. Przede wszystkim należy pamiętać o tym, że przesyłanie dokumentów pocztą zwykłą z reguły opóźnia odprawę celną, gdyż dokumenty wysłane przez spedytora w ten sposób nadchodzą z opóźnieniem conajmniej kilkudniowym. Należałoby więc skorzystać z poczty lotniczej. Ponieważ jednak wysyłka pocztą lotniczą podraża kalkulację dostawy, poleca się również inny sposób doręczania dokumentów, mianowicie przez jednoczesne wysyłanie go z daną partią na tym samym statku, na którym idzie towar.

Jak jednak zaznacza Linia Żeglugowa Gdynia - Ameryka, ten sposób wysyłki dokumentów zależy wyłącznie od dyspozycji eksportera względnie spedytora, przy czym dokumenty muszą być nie tylko doręczone intendentowi statku, ale ponadto muszą być dokładnie i należycie adresowane oraz ofrankowane według taryfy pocztowej.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 GRUDNIA 1936 R. DO 7 STYCZNIA 1937 R.

BELGIA. Ze względu na dający się odczuć brak węgla, kontyngenty importowe mają być znacznie rozszerzone, dla węgla przemysłowego o 143%, dla węgla do użytku domowego o 28% przy jednoczesnej obniżce opłat importowych.

Celem zneutralizowania konkurencji japońskiej, rząd belgijski nosi się z zamiarem skontyngentowania tkanin bawełnianych.

ESTONIA. W Dzienniku Urzędowym „Riigi Teataja“ z 8 12 26 r. ogłoszono zmiany stawek celnych na przywóz: win owocowych, gronowych i musujących, dalej wyrobów z kauczuku i gumy, niektórych wyrobów z żelaza i stali, pewnych fabrykatów z jedwabiu i sztucznego jedwabiu, wreszcie kapeluszy i czapek ze skóry i gumy.

Z dniem 1 I 37 r. wchodzi w życie nowa ustawa celna estońska.

Wchodząca w życie z dniem 1 I 37 r. nowa ustawa celna zawiera w ogólności te same przepisy, co dotychczas; wprowadzono jedynie pewne ułatwienia w formalnościach celnych. I tak zbędnym jest obecnie przedstawianie dokumentów i faktur na towary, przywożone nie w celach handlowych. Natomiast obostrzono przepisy celne co do towarów handlowych. Towary importowane muszą być odtąd podawane w jednostkach, według których są clone i przy każdym towarze musi być podawana w przybliżeniu waga netto, przy czym odchylenia w górę lub w dół mogą wynosić najwyżej 5 procent. W przeciwnym razie pobierać się będzie dodatek od cła w wysokości 3%. Ponieważ w wielu wypadkach jest rzeczą trudną określić dokładnie wagę netto, przeto wiele towarów będzie podlegało wspomnianemu 3-procentowemu dodatkowi.

Podróżnym do Estonii wolno zabierać przedmioty bez opłaty celnej, o ile opłaty celne od tych przedmiotów nie przekraczają 10 koron (dla rodzin 20 koron). Dotychczas granica ta wynosiła 3 korony (5 kr. dla rodzin). Wreszcie uwolniono zagraniczne przesyłki pocztowe od cła dodatkowego.

W Dzienniku Urzędowym „Riigi Teataja“ z 15 XII 36 roku ukazały się zarządzenia celne, dotyczące ułatwionej odprawy celnej maszyn i aparatów, towarów przeznaczonych na wystawy, oraz próbek towarowych, przywożonych przez komiwojażerów.

GRECJA. W dodatkowo wprowadzonej pozycji 63b tar. c. dotyczącej blachy żelaznej i żelaza obręczowego, oksydowanego, polerowanego lub matowego, nałożono cło maksym. w wysok. 3 drachm metal,. cło minim. — 2 drachm metal. od 100 kg.

HOLANDIA. Import drobiu żywego lub bitego dopuszczony jest, począwszy od 16 grudnia 1936, tylko za zezwoleniem Ministerstwa Rolnictwa.

Zniesiono od 1 I 37 r. kontyngenty przywozowe na masło.

Z dniem 1 grudnia przedłużony został okres skontyngentowania wwozu następujących artykułów:

	Okres bazowy	Ustawowy przydział wagi brut.	Okres skontyngentow.
Odzież męska	1929/30/31	20%	1 12 36 — 1 12 37
Odzież damska	1929/30/31	20%	1 12 36 — 1 12 37
Nici baweln. do szycia	1930/31	40%	1 12 36 — 1 12 37

Czapki i berety	1931/32	35%	1 12 36— 1 3 37
Wanny emal. z żel. lanego	1932/33	40%	1 12 36— 1 12 37
Wanny emal. z żel. kutego	1934/35	100%	1 12 36— 1 12 37
Zbiorniki do wody w klozetach z żel. kutego i lan.	1932/33	20%	1 12 36— 1 3 37
Piece żelazne i części oraz ogniodporne kamienne	1933	25%	1 12 36— 1 12 37
Kafle i tafle ceramiczne; ogrzewacze i kominki oraz ich części z ceramiki lub żelaza, jak również kamienie ogniodporne	1933	25%	1 12 36— 1 12 37
Kotły do gotowania paszy dla bydła	1934/35	25%	1 12 36— 1 12 37

Z dniem 1 stycznia 1937 r. przedłużony został na rok okres kontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

	Okres bazowy	Ustaw. przydział
potaż żrący	1932, 1933, 1934	100% wagi brutto
tłuszcze zwierzęce, topione	1929, 1930, 1931	25% wagi brutto

W porównaniu z poprzednim okresem warunki kontyngentowania pozostają bez zmian.

Kontyngentowanie masła zostało z dniem 31 grudnia 1936 r. zniesione.

Podczas ostatniej debaty w I. Izbie Stanów Generalnych rozwinęła się dłuższa dyskusja nad projektem rządowym w sprawie przedłużenia okresu kontyngentowania następujących towarów: wyroby nożownicze, benzol, ryby morskie, węgorze, saletra chilijska, nawozy sztuczne, woda amoniakalna, mydło toaletowe, tłuszcze zwierzęce, przędza lniana, rury bez szwu, siatki metalowe, rowery i ich części, wyroby kokosowe, szkło wodne, ceramika ścienna, cement, chleb i ciasto. Szereg posłów wypowiadał się za zniesieniem kontyngentowania tych towarów, dowodząc, że kwestia różnicy ceny między towarem zagranicznym a krajowym obecnie — na skutek dewaluacji guldena — przestała istnieć. Inni natomiast utrzymywali, że kontyngentowanie nie przestało być niezbędnym środkiem ostrożnej polityki gospodarczej, stanowiąc skuteczne narzędzie negocjacyjne; regime kontyngentowy w Holandii obejmuje 30% przywozu globalnego, odsetek ten jest stosunkowo niewielki w porównaniu do innych krajów. Dotychczasowa polityka rządu holenderskiego zdaje się potwierdzać ten ostatni pogląd.

JAPONIA. Z dniem 1 XII 36 r. weszły w życie nowe przepisy o kontroli dewiz. Płatności między Japonią a krajami zagranicznymi zostały podporządkowane przepisom o wekslach i czekach. Zarządzenie ustala, że pozwoleniom na przekazywanie nie podlegają kwoty, które w okresie rocznym nie przekraczają 1000 yenów. Natomiast podlegają pozwoleniom przekazy na wyrównanie sprowadzonych papierów wartościowych, przekazy na wyrównanie należności powstałych przed wejściem w życie japońskich przepisów dewizowych, przekazy ponad 10.000 yenów dla podróżujących oraz wszelkie przekazy powyżej 1.000 yenów. Banki zagraniczne działające w Japonii muszą posiadać specjalne uprawnienia rządu.

MANDŻU-KUO. Z końcem listopada 1936 r. weszła w życie ustawa o terenach wolnocłowych w Mandżurii. Składy wolnocłowe otwarto w 9-ciu miastach, przy czym za zezwoleniem ministra skarbu wolno będzie w miejscach tych otwierać wolnocłowe fabryki dla dalszej przeróbki towarów, sprowadzonych z zagranicy.

NIEMCY. Ogłoszono z ważnością od 24 XII 36 r. zniżki celne na żyto, pszenicę, jęczmień i owies, o ile towary te zostaną sprowadzone przez Urząd Monopolowy Zbóż (Reichsstelle für Getreide, Futtermittel u. sonstige landwirtschaftliche Erzeugnisse). Poza tym Minister Skarbu Rzeszy może w niektórych wypadkach przyznać cła wyjątkowe na produkty przemysłu młynarskiego i olejarskiego (oleje jadalne).

WIELKA BRYTANIA. Zarządzeniem ministra rolnictwa obniżona została opłata na rzecz Komisji Pszenicznej, począwszy od 1 XI 36 na 4/8 sh cwt. względnie na 1 sh od worka, ważącego 280 angielskich funtów.

Ustanowiono z ważnością od 16 XII 36 r. następujące cła przywozowe na mięso wołowe i cielęce: a) wołowina i cielęcina w opakowaniu niehermetycznym (wyjąwszy odpadki i mięso bez kości) chłodzone: ¾ d od lb, inne: ⅔ d od lb;

b) wołowina i cielęcina bez kości oraz spożywalne odpadki w naczyniach niehermetycznych (z wyjątkiem mleczka cielęcego i ozorów) — 25% od wartości;

c) wołowina i cielęcina, zakonserwowana w hermetycznych naczyniach (z wyjątkiem mleczka cielęcego, ozorów i galaret z cielęciny) — 10% ad val.;

d) ekstrakty i esencje częściowo lub w zupełności z wołowiny lub cielęciny — 10% od wart.

Powyższe cła pobierane będą prócz dotychczasowych. Mięso pod c) i d) podlegało już ogólnemu cłu w wys. 10% od wartości; obecnie łączne cło wynosi 20% ad val.

Kiełbasy i pasztety nie podlegają powyższym dodatkom. Cło od nich wynosiło i wynosi nadal 30% od wartości.

Zmieniono z dniem 23 XII 36 r. stawki celne na noże różnego rodzaju.

WŁOCHY. Dekretem Szefa Rządu z 20. 12. 36 r. obniżona została stawka celna na masło (poz. 29a) z lirów 500,— do lirów 200.— za kwintal. Obniżka ta obowiązuje do 31 marca 1937 r.

Równocześnie do dn. 30. 4. 1937 r. import melasy z trzciny cukrowej przeznaczony dla produkcji pasz melasowych korzystający ze zwolnienia od cła, dopuszczony zostaje bez żadnych ograniczeń ilościowych. Od 1 maja 1937 import ten zostaje ograniczony do 40.000 kwintali.

Podobnie bez żadnych ograniczeń ilościowych dopuszczony zostaje do 30 kwietnia 1937 r. import bezcłowy mąki kukurydzianej i maniokowej, skażonej, jako pożywki dla bydła.

Począwszy od 1 I 37 r. poddano systemowi licencyjnemu następujące towary, podlegające dotąd systemowi boletowemu: szkła optyczne, sitowie i wikliny, korale, macica perłowa, cassia, sok aloesowy, tkaniny gumowane, oraz wprowadzono licencje przywozowe na laki anilinowe i inne barwniki oraz farby drukarskie.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma agenturowa w Nowym Yorku, obeznana z amerykańskim rynkiem i pozostająca w stosunkach handlowych z wielu firmami w Stanach Zjednoczonych, ofiaruje swe usługi firmom polskim, zainteresowanym w eksporcie do Stanów Zjednoczonych A. P. Informacje w referacie statystycznym naszej Izby.

Firma w Bordeaux pragnie nawiązać kontakt z eksporterami wyr. ludowych, cukierniczych i konserw mięsnych w puszkach. E/27605/95/Kl.

Firma w Królewcu nawiąże kontakt z producentami artykułów budowlanych. E/31819/4C/Kl.

Firma agenturowa na Hawannie nawiąże kontakt z eksporterami produktów żywnościowych, artykułów włókienniczych i fantazyjn. E/32744/22/Kl.

Firma agenturowa w San Salvadorze interesuje się importem skór wyprawionych. P/31945/58.

Firma holenderska interesuje się importem deseczek do suszenia cegieł. — P/31940/40/C.

Firma cypryjska interesuje się importem dykty i fornierów. P/32731/4E/C.

Firma cypryjska życzy sobie nawiązać kontakt handlowy z firmami tutejszymi odnośnie dostawy desek i łat jodłowych. P/32731/4E/C.

W Indiach Bryt. są możliwości zbytu gwoździ i drutu. P/31726/3B/Ro.

Firma holenderska poszukuje dostawców małych motorków elektr. o sile ca 1/4 konia parowego. — P/32179/45/Ro.

Firma amerykańska interesuje się importem naczyń emaliowanych. P/28371/44/Ro.

Firma angielska interesuje się importem gwoździ tapicerskich i pluskiewek. P/32736/44/Ro.

Firma niemiecka interesuje się importem (dla Japonii) pługów wieloskibowych. P/33065/44/Ro.

Uwaga! Firmy polskie, do których zwróci się firma „Blustons" Grand Union Canal Warf. 421 Harrow Road London, W. 10, zechcą uprzednio zwrócić się do P. I. E. E/32821/18/Kl.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PA/6 — Wiedeński fachowiec w sprawach handlowych, doskonale obeznany z rynkiem austriackim, pragnie objąć przedstawicielstwo poważnej firmy polskiej, zainteresowanej w eksporcie do Austrii. (Korespondencja może być prowadzona też w języku polskim).

PA/7 — Firma wiedeńska pragnie objąć przedstawicielstwo polskiej fabryki przędzy wigoniowej na Austrię i Jugosławię.

PA/8 — Polak zamieszkały od szeregu lat w Wiedniu, doskonale obeznany z rynkiem austriackim i sprawami kupieckimi pragnie objąć przedstawicielstwo firmy polskiej na Wiedeń względnie Austrię. (Pracował w branży żywnościowej, konfekcyjnej itp.)

PA/9 — Firma austriacka dobrze wprowadzona w branży wyrobów szklanych, porcelanowych, sprzętów domowych i kuchennych pragnie objąć zastępstwo polskiej fabryki powyższych artykułów na Austrię.

PA/10 — Austriacka firma branży rolniczej, doskonale wprowadzona u odbiorców pragnie objąć zastępstwo polskiej firmy branży rolniczo - leśnej względnie rolniczo - ogrodowej na Austrię.

PA/11 — Kupiec wiedeński posiadający od szeregu lat reprezentacje firm zagranicznych pragnie objąć przedstawicielstwo polskiej fabryki (branży bawełnianej wzgl. pokrewnej) zainteresowanej w eksporcie do Austrii.

Bliższych informacyj udziela Polsko - Austriacka Izba Handlowa — Warszawa, Kredytowa 8.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

O DOKŁADNE OZNACZENIE ADRESU PRZY WYSYŁKACH DO CHORZOWA.

Przy wysyłaniu towarów względnie przy zamawianiu towarów należy zwracać szczególną uwagę na ścisłe podawanie w dokumentach nazwy stacji **„Chorzów Miasto"**, gdyż niedokładne wyszczególnienie tej nazwy np. sama nazwa Chorzów lub Chorzów I, II lub III powoduje wysłanie przesyłki do niewłaściwej stacji tj. do Chorzowa, co w konsekwencji powoduje opóźnienie dostawy i powstanie dodatkowych kosztów.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POŁOWY RYB MORSKICH W ROKU 1936.

Rok 1936 wydźwignął nasze rybołówstwo tak przybrzeżne jak i dalekomorskie, na nowy, znacznie wyższy od poprzedniego poziomu szczebel. Oto odnośne dane, według statystyki Morskiego Urzędu Rybackiego:

	1935	1936
Połowy całkowite:		
ilość	17.130.150 kg	23.335.930 kg
wartość	3.474.913 zł	3.993.129 zł
w tym:		
Przybrzeżne połowy:		
ilość	12.563.580 kg	17.813.420 kg
wartość	2.120.240 zł	2.508.723 zł
Dalsze połowy bałtyckie:		
ilość	311.230 kg	462.810 kg
wartość	70.314 zł	87.416 zł
Dalekomorskie połowy (na Morzu Północnym)		
ilość	4.255.700 kg	5.059.700 kg
wartość	1.284.359 zł	1.396.990 zł

Samych szprotów złowiono w 1936 roku — 15.080.600 kg, wartości 1.150.336 zł, czyli znacznie więcej aniżeli całe połowy przybrzeżne 1935 roku wraz z dalszymi połowami bałtyckimi.

POŁOWY RYB MORSKICH W GRUDNIU.

Grudzień 1936 roku dał ogólną ilość połowów: 2.215.380 kg, wartości 366.154 złotych, wobec 2.872.570 kg, wartości 325.310 złotych w grudniu 1935 roku. Już samo zestawienie tych liczb świadczy o niezwykłych przesunięciach, zaszłych co do wartości ryby: przy znacznie mniejszych połowach grudzień 1936 roku dał znacznie większą wartość ogólną połowu. — Zjawisko niezwykłego wzrostu wartości złowionej ryby występuje jeszcze jaskrawiej, gdy porównamy ze sobą ilości i wartości połowów przybrzeżnych. Dały one:

	grudzień 1935	grudzień 1936
ilość	2.613.470 kg	1.667.030 kg
wartość	258.191 zł	455.844 zł

W grupie bałtyckich połowów dalszych w tym miesiącu wzrost wartości nie jest tak wyraźny:

	grudzień 1935	grudzień 1936
ilość	23.900 kg	3.750 kg
wartość	6.075 zł	1.350 zł

a w grupie połowów Północnego Morza, połowów dalekomorskich śledziowych zauważyć się daje nawet spadek wartości, przy mocnym wzroście ilości złowionej ryby, czyli tendencja wręcz przeciwna:

	grudzień 1935	grudzień 1936
ilość	235.200 kg	544.800 kg
wartość	61.044 zł	108.960 zł

W głównej, największej więc grupie połowów zaszła główna zmiana. Samo zmniejszenie ilości złowionych tanich szprotów zwiększyło przeciętną wartość złowionej ryby. Ale co najważniejsza, przy zmniejszonej o przeszło milion kg ilości złowionych szprotów, wobec dobrze już rozwiniętego, dzięki pracy wędzarń, zapotrzebowania na szprot wędzony, cena na szprot poszła w górę i utrzymała się na wysokim poziomie. Odbiło się to dodatnie na rybakach i ujemnie na produkcji konserw szprotowych na eksport, gdyż surowiec okazał się za drogi i eksportu nie można było rozpocząć. Poza tym złowiono znacznie większe ilości cennych ryb — łososi i węgorzy, aniżeli w odpowiednim miesiącu poprzedniego roku.

Oto ilości poszczególnych gatunków złowionych ryb: (w nawiasie liczby dla grudnia 1935 r.) łososie 5.250 kg (1.600), mielnice 380 kg (0), troć 220 kg (970), stornia 24.400 kg (8.580), śledzie 110.400 kg (125.740), szproty 1.390.900 kg (2.421.900), węgorze 1.550 kg (0), wątłusze 130.790 kg (51.020), szczupaki 860 kg (910), okonie 20 kg (0), płotki 0 (1.050), sieja 0 (220), certy 0 (1.460 kg).

Poszczególne okręgi złowiły:

Hel	611.890 kg	wart. 175.745 zł
Gdynia	487.240 kg	„ 102.690 zł
Jastarnia i Wielka Wieś	440.110 kg	„ 111.880 zł
Chłapowo/Karwia	128.460 kg	„ 43.319 zł
Puck i wioski Zatoki	59.330 kg	„ 22.209 zł

Uderzającym jest wzrost połowów śledzi na Morzu Północnym. Towarzystwo „Mewa“ przez cały rok ubiegły przeprowadzało obfite połowy z bazą jesienną w Scheweningen; znamienne jest, że bez zwiększenia flotylli osiągnięto znaczny wzrost połowów.

AWIZ: Począwszy od następnego numeru będziemy stale podawać notowania cen na śledzie solone i inne ryby w porcie rybackim w Gdyni.

PRODUKCJA SZPROTÓW W OLEJU W CIĄGU KAMPANII 1935/36 R.

20 fabryk konserw rybnych, położonych w województwach warszawskim, łódzkim, wileńskim, pomorskim, poznańskim, wołyńskim, śląskim w czasie kampanii r. 1935/36 —

5.296.396 pusz. 1/2 (4.393.537)*)
420.410 pusz. 1/4 (5.133.808)
6.930.737 pusz. 1/5 „

Na powyższą produkcję zużyto:

Ryby wędzonej	2700 ton (1.835)
oleju soyowego i innych	722 ton (589)

blachy białej	1.000 ton	(800)
Ogólna wartość prod. ca.	zł 5.000.000	(4 milj.)
Eksport wynosił ca.	zł 600.000	(100.000)

W produkcji tej wzięły udział następujące zakłady, znajdujące się w Gdyni: Anglo-Scott, Kolos, Nordia Hawe i Przemysłowe Zakłady Rybne.

*) Liczby w nawiasie oznaczają dane za r. 1934/35.

SZPROTY W „OL.".

Ministerstwo Opieki Społecznej wyraziło zgodę na przedłużenie terminu (1 grudnia 1936 r.) sprzedaży konserw szprotowych z napisem na puszkach „szproty w ol" zamiast „szproty" do dnia 1 października 1937 r. przy jednoczesnym wprowadzeniu obowiązku cechowania puszek z konserwami wyprodukowanymi w sezonie 1936/37 datą produkcji dla ułatwienia kontroli co do przestrzegania wyznaczonego terminu.

WYDAWNICTWA

BROSZURKA PT. INSTRUKCJA W SPRAWIE NADZORU NAD CENAMI.

W związku z przeprowadzanymi ostatnio pracami odnośnie zagadnienia regulowania cen w drodze zarządzeń administracyjnych, „Gazeta Administracji i Policji Państwowej" wydała broszurkę p. t. „Instrukcja w sprawie nadzoru nad cenami". Broszurka ta, na 24 stronicach druku, zawierać będzie pełny tekst okólnika Ministra Spraw Wewnętrznych nr 89 z dnia 5 grudnia 1936 r., który się w tych dniach ukazał i który zawiera skodyfikowane przepisy wykonawcze, dotyczące administracyjnego regulowania cen.

Z uwagi na wielokrotnie stwierdzoną, zwłaszcza zaś w ostatnich tygodniach w związku z t. zw. „akcją cennikową", potrzebą posiadania przez zainteresowane koła gospodarcze tego rodzaju źródeł informacyjnych, Izba nasza zapewniła sobie możność uzyskania pewnej ilości egzemplarzy tej broszury dla dalszego rozprzedania firmom zainteresowanym.

Cena broszurki wynosi w sprzedaży detalicznej — groszy 25.

HERMANN MATHIESEN & Co

Spółka z ogr. odp.

IMPORT ŚLEDZI

właśc.: H. Mathiesen i S. Rynecki

Adres telegraficzny: „HERMATICO"
Telefon: 28 24 Biuro
10-38 Prywatny Rynecki
30-71 „ Mathiesen

Konto bankowe:
Powszechnv Bank Związkowy, Gdvnia

GDYNIA Port Rybacki

MORSKI INSTYTUT RYBACKI

HALA I CHŁODNIA RYBNA

GDYNIA PORT RYBACKI

Telefony: 12-50 i 17-78 Rachunek czekowy: w Banku Gospodarstwa Krajowego nr 1222

Fabryka lodu

Nowoczesna zamrażalnia ryb o wydajności 20.000 kg na dobę
Tranzytowe składy w komorach chłodniczych o pojemn. 20 tys. dużych beczek
Tranzytowe magazyny nie chłodzone o pojemności 30 tysięcy dużych beczek

---

TOW. PRZEMYSŁU RYBNEGO

BLOOMFIELD'S Sp. Akc.

Import śledzi solonych

GDYNIA PORT RYBACKI

Tel.: 2005 — Biura w Hali Rybnej

PRETARG NIEOGRANICZONY PRZEZ DYREKCJĘ P. K. P. POZNAŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) cegły budowlanej I i II kl., licówki, klinkieru, półklinkieru. dachówki, drenów i gipsu palonego:
2) kafli piecowych;
3) wapna niegaszonego;
4) karbolineum, smoły gazowej drzewnej i węglowej;
5) pasów skórzanych zapędowych;
6) lepniku i papy dachowej;
7) drutu kolczastego ocynkowanego;
8) szczotek i pendzli;
9) śrub, śrubek różnych, krążków pod naśrubki;
10) sprężyn ciągłowych do parowozów i tendrów, sprężyn do zaworów bezpieczeństwa kotłów parowych i
11) nacinanie pilników.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach:
1) 29 I 1937 r.; 2) 29 I 1937 r.; 3) 29 I 1937 r.: 4) 5 II 1937 r.; 5) 5 II 1937 r.; 6) 5 II 1937 r.: 7) 9 II 1937 r.; 8) 9 II 1937 r.; 9) 19 II 1937 r.; 10) 23 II 1937 r. i 11) 23 II 1937 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim nr 301 z dnia 29 grudnia 1936 r.

PRZETARG NA ROBOTY DROGOWE.

Państwowy Fundusz Drogowy ogłasza na dzień 29 stycznia 1937r. o godz. 12 publiczny przetarg ofertowy pisemny na budowę trwałych nawierzchni na drogach państwowych na długości około 400 km.

Terminy ukończenia robót — 30 listopada 1937 r. względnie 30 XI 1938 r.

Roboty mają być wykonane zasadniczo za gotówkę.

Przetarg odbędzie się w gmachu Ministerstwa Komunikacji, Warszawa. Chałubińskiego 4.

Do przetargu oprócz firm krajowych mogą stanąć również firmy zagraniczne, przy czym te ostatnie powinny odpowiadać warunkom określonym w § 2 Ustawy z dnia 15 II 1933 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa, samorządu oraz instytucyj prawa publicznego (Dz. U. R. P. nr 19, poz. 127).

Warunki przetargu i ślepe kosztorysy można otrzymać w Departamencie VII Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji w godzinach urzędowych, za okazaniem pokwitowania na wpłatę do P. K. O. na rachunek nr 30400 Centralnej Księgowości Ministerstwa Skarbu dla Państwowego Funduszu Drogowego kwoty 30 zł od kompletu warunków i kosztorysów. W Departamencie VII Dróg Kołowych M. K. można otrzymać bliższe objaśnienia.

Oferty należy składać w Ministerstwie Komunikacji w dnie powszednie w godzinach urzędowych do dnia 29 stycznia 1937 r. do godz. 12 przed południem w zapieczętowanych nieprzejrzystych kopertach bez znaku firmy, z napisem:

„Oferta do przetargu w dn. 29 stycznia 1937 r. na budowę ulepszonych nawierzchni na drogach państwowych".

Oferty mogą być składane osobiście lub przysłane pocztą, w tym razie mają być nadane w takim terminie, by były otrzymane w Min. Kom. przed datą przetargu.

Państwowy Fundusz Drogowy zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta na każdą robotę lub na jej część oraz nieprzyjęcie żadnej oferty.

Umowy będą zawarte w Imieniu Państwowego Fuduszu Drogowego przez Ministra Komunikacji w Warszawie.

Celem zabezpieczenia oferty należy złożyć do jednej z kas skarbowych wadium w wysokości 1% kosztów robót przez firmę oferowanych i dołączyć kwit o złożeniu wadium do oferty: oferty bez złożenia wadium nie będą uwzględnione.

Gdyński Rynek Owocowo - Kolonialny

WAŻNIEJSZE ZMIANY W WARUNKACH IMPORTU TOWARÓW KOLONIALNYCH I OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W ROKU 1936.

Rok 1936 był rokiem o szeregu niespodzianek dla kupców, zajmujących się importem towarów kolonialnych i owoców południowych. Już na samym początku roku było do przewidzenia, że troska o utrzymanie aktywnego bilansu handlowego zwrócić musi baczniejszą uwagę czynników miarodajnych na import niektórych towarów i pociągnie za sobą wprowadzenie pewnych zmian w naszym imporcie. Jakkolwiek poszczególni importerzy liczyli się z pewnymi zmianami warunków importowych, to jednak nie przypuszczali. że zmiany, na które się zanosiło będą tak dalekoidące, że normalną pracę i kalkulację importową już poprzednio naruszoną utrudnią jeszcze więcej.

Pierwszą niespodzianką dla importerów owoców południowych było cofnięcie normalnego, już i tak szczupłego, kontyngentu przywozowego na śliwki suszone z U. S. A. oraz dopuszczenie do importu pomarańcz hiszpańskich luzem. O ile cofnięcie normalnego kontyngentu przywozowego na śliwki suszone nie zapowiadało się być groźnym, to zezwolenie na import pomarańcz luzem wprowadziło pewne rozgoryczenie wśród importerów, sprowadzających pomarańcze w skrzynkach. Nie dlatego może, że wydano pozwolenie na przywóz towaru w celach eksperymentalnych, ale dlatego, że pozwolenie to wydane było na innych warunkach importowych i bez uprzedzenia o tym importerów, sprowadzających pomarańcze w skrzynkach. Podczas, gdy ostatni otrzymywali pozwolenia na przywóz pomarańcz pod warunkiem odmrożenia w Hiszpanii naszych należności z eksportu jaj (należność za sprowadzić się mający towar w wysokości 75% jego wartości musieli z góry wpłacać w odpowiednich instytucjach w Polsce), to pozwolenie na przywóz pomarańcz luzem było wydane bez jakiejkolwiek klauzuli i deklaracji. Miało to ten skutek, że koszt własny towaru skrzynkowego loco Gdynia był znacznie wyższy od towaru przywiezionego luzem. Poza tym wobec braku doświadczeń w imporcie pomarańcz luzem i szybszego psucia się towaru zainteresowani starali się uplasować go jak najrychlej na rynku, co w konsekwencji wskutek nadmiaru towaru na rynku pociągnęło za sobą znaczną zniżkę ceny na wszystkie gatunki pomarańcz hiszpańskich i naraziło importerów na duże straty.

Drugą niespodzianką było wydanie z końcem lutego ub. r. nowej instrukcji w sprawie obrotów handlowych z krajami pozaeuropejskimi. Instrukcja ta dotyczyła w pierwszym rzędzie krajów, z którymi Polska posiada ujemny bilans handlowy. Przywóz towarów z odnośnych krajów uzależniony został od dokonania eksportu polskich artykułów na te rynki bądź też instrukcją przewidziane (kompensata), przyczym na poszczególne transakcje wymagana była zgoda Związku Izb P. H. oraz ustalenie stosunku wartości przywozu do wywozu (zawsze na korzyść eksportu o ile chodzi o przywóz towarów wysokowartościowych — kolonialnych.) Instrukcją tą objęte zostały następujące towary spożywcze: herbata, kawa, pieprz, ziele angielskie, cynamon, jądra pestek morelowych. śliwki suszone, banany, pomarańcze i grapefruity, rodzynki, kompoty, kawior. miąższ oraz kompoty ananasowe w puszkach, płatki owsiane, gruszki suszone, ziarna kakaowe itp.

Ustalono, że podstawą transakcji kompensacyjnej powinien być w pierwszym rzędzie wywóz towarów nowych, na dany rynek jeszcze nie eksportowanych, względnie wywożonych w niewielkich ilościach, przyczym eksport winien poprzedzać import. Zaczęła się więc gonitwa importerów za wyszukiwaniem artykułów eksportowych względnie samych eksporterów i wzajemne przelicytowywanie się przy płaceniu premij (opłat) eksportowych. aby tylko uzyskać możność importu niezbędnych artykułów. Ponieważ nie zawsze można było dopasować eksport na rynki, z których importowała wzgl. importuje Polska powyższe towary, importerzy zmuszeni byli i są nadal bardzo często dokonywać zakupy na nowych rynkach i zrywać długoletnie stosunki handlowe ze starymi dostawcami.

Wobec wyczerpania się zapasów cytryn włoskich, sprowadzonych względnie zakontraktowanych przed wejściem w życie antywłoskich zarządzeń gospodarczych, importerzy polscy musieli przestawić się na import cytryn z innych krajów.

Pod koniec pierwszego kwartału cofnięte zostały autonomiczne kontyngenty przywozowe na kawę brazylijską i korzenie, a w drugim kwartale na herbatę i ziarno kakaowe. —

W kwietniu 1936 r. weszła w życie nowa umowa kontyngentowa na towary z Holandii i Indii Holenderskich, oraz polsko-turecki układ kontyngentowy i umowa clearingowa. Na mocy ostatniego układu uruchomione zostały kontyngenty na przywóz z Turcji w clearingu następujących towarów spożyw-

czych: owoce świeże, rodzynki, figi, orzechy, oliwa, wino itp.

Z dniem 27 kwietnia 1936 roku wprowadzoną została reglamentacja dewizowa. — W konsekwencji tejże wydane zostało zarządzenie wprowadzające reglamentację przywozu na wszystkie towary zagraniczne. Do 13 maja zakazami przywozu objęte było około 70 proc. ogólnego naszego przywozu towarów z zagranicy. Wywołało to pewne perturbacje w obrotach handlu zagranicznego w ogóle, a w imporcie owoców południowych i towarów kolonialnych w szczególności. Import owoców południowych i towarów kolonialnych był wprawdzie już przed wydaniem powyższych zarządzeń uzależniony od zezwolenia przywozu, to jednak dodatkowe wymogi odnośnie uzyskania dewiz na pokrycie należności za importowane towary wniosło do handlu importowego nowe trudności i bardzo znacznie skomplikowało pracę firmom importowym.

W dniu 8 lipca ub. r. wygasła umowa handlowa polsko - francuska, wypowiedziana przez Polskę. W związku z tym nastąpiła zwyżka cła na niektóre towary kolonialno-spożywcze, ryż surowy itd. Zawarte na 6 miesięcy prowizorium handlowe nie przyznało ceł konwencyjnych na wszystkie towary, które korzystały z niższych stawek celnych przed 8 lipca ub. r.

W związku z cofnięciem antywłoskich zarządzeń gospodarczych, zawarty został we wrześniu pomiędzy Polską a Włochami układ kontyngentowy kompensacyjno - clearingowy. Pierwsze nowe transporty cytryn włoskich nadeszły do Gdyni w początkach sierpnia.

Z dniem 1 września wprowadzony został przepis komisji dewizowej, że wnioski o przydział dewiz na towary importowane winny opiewać na nazwisko importera, wymienionego w pozwoleniu przywozu (identyczność nazwisk wnioskodawcy). Od zasady tej dopuszczone zostało odstępstwo tylko wtedy, o ile w pozwoleniu przywozu zostało przez CKP. zaznaczone, że towar został sprowadzony za pośrednictwem firm i osób trzecich i że te firmy wzgl. osoby mają dokonać przekaz za importowany towar. Zarządzenie to powiększyło trudności importowe szczególnie dla firm osiadłych w porcie gdyńskim. Przepis ten nie obowiązuje importerów gdańskich.

W pierwszej połowie września nadeszły do Gdyni dwa transporty pomarańcz z Kolonij Portugalskich. Następne partie tych pomarańcz w większych ilościach, nadeszły w trzeciej dekadzie września.

Ponieważ pozwolenia przywozu wydane zostały przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu bez opłat kompensacyjnych i bez uprzedzenia o tym importerów pomarańcz kalifornijskich, naraziło to tych ostatnich na znaczne straty. Straty te wynikły z tego, że przywóz pomarańcz z USA. obciążony był opłatami kompensacyjnymi w wysokości 10 zł od skrzynki i wskutek tego koszty własne tych ostatnich cif Gdynia były znacznie wyższe od kosztów pomarańcz z Kolonij Portugalskich. W sprzedaży ceny pomarańcz kalifornijskich musiały być dostosowane do cen pomarańcz z Kolonij Portugalskich.

W związku z wojną domową Hiszpanii, import pomarańcz z tego kraju w sezonie 1936/37 został znacznie utrudniony i skomplikowany.

W grudniu wydane zostało zarządzenie, iż import pomarańcz z Palestyny w kompensacie towarowej za komplety skrzynkowe, może się odbywać do końca stycznia 1937 r. Po tym terminie będzie się mógł odbywać jedynie w drodze clearingu.

Obroty firm importowych w towarach gwiazdkowych. były w ostatnim sezonie mniejsze o 40 — 50 proc. zależnie od artykułów, niż w latach poprzednich.

Ceny niektórych towarów kolonialnych utrzymane były w ciągu całego roku na bardzo wysokim poziomie. Dotyczy to szczególnie kawy brazylijskiej, herbaty, masła kakaowego i ziarna kakaowego. Kawa zwyżkowała na rynkach zagranicznych pod koniec roku o 2 do 4 sh. na 50 kg. Cena zakupu ziarna kakaowego wynosił w maju około 25 sh. za 50 kg a w grudniu od 51 do 58 sh. cif Gdynia zależnie od gatunku.

KRONIKA

REGIONALNY KOMITET PRZYWOZOWY DLA PODZIAŁU KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH

W związku ze zmianą techniki podziału kontyngentów przywozowych oraz wydawania pozwoleń przywozu zarządzeniem Ministerstwa P. H. z dnia 23 XII ub. r. powołane zostały do życia przy izbach przemysłowo - handlowych Regionalne Komitety Przywozowe dla podziału kontyngentów przywozowych pomiędzy poszczególne firmy, w danym okręgu izbowym. W skład Regionalnego Komitetu Przywozowego wchodzi: dyrektor Izby wzgl. jego zastępca, 2 przedstawicieli handlu wzgl. ich zastępca, 2 przedstawicieli przemysłu wzgl. ich zastępcy, 1 przedstawiciel rolnictwa i 1 przedstawiciel rzemiosła wzgl. ich zastępca.

Pierwsze posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego przy Izbie gdyńskiej, odbędzie się w dniu 19 stycznia br.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW

Dnia 6 stycznia br. zawinął do Gdyni s/s „Bardaland" i wyładował około 21.000 skrzyń pomarańcz i grapefruitów palestyńskich. Tym samym statkiem nadeszło dla

Gdańska 1.000 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 60 worków orzechów ziemnych.

S/s „Ligura" przybył do Gdyni, dnia 7 stycznia br. i przywiózł: ca 4.400 skrzyń cytryn i ca 3.000 kg migdałów włoskich. Wyładował on również 5.300 skrzyń pomarańcz hiszpańskich z Walencji.

Dnia 13 stycznia br. nadeszły do Gdyni nowe partie owoców suszonych: 4.000 kg orzechów tureckich, 8.400 kg sułtanek greckich, 35.000 kg fig i koryntek z Calamaty, 16.000 kg rodzynek i sułtanek z Pireusu, oraz 11.000 kg sułtanek z Izmiru.

Tym samym statkiem dla Gdańska nadeszło 8.800 kg fig i koryntek greckich.

NOWY TRANSPORT ZIARN KAKAOWYCH

Dnia 28 grudnia ub. r. m/s Kronprinzessan Margareta przywiózł z Brazylii dwa transporty ziarna kakaowego, razem 415 worków, wagi około 25000 kg.

NOWY TRANSPORT KAWY

Statek Pułaski, który zawinął do Gdyni dnia 11 stycznia br., przywiózł z Brazylii następujące ilości kawy dla importerów polskich 1455 worków kawy Victoria, wag. 87300 kg; 462 worków kawy Santos, wag 27720 kg; dla importerów gdańskich 2221 worków kawy Victoria, wag. 133260 kg; 297 worków kawy Santos, wag. 17820 kg. Razem 4435 worków, ogólnej wagi 266.100 kg.

DOWÓZ HERBATY

Dnia 7 stycznia s/s „Lech" przywiózł z Londynu 10.700 kg herbaty z Kolonii i Indii Brytyjskich.

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (13 I 37)

Importerzy towarów kolonialnych notują pewne zwiększenie zapotrzebowania ze strony kupców krajowych na towary kolonialne. Dowodziłoby to o lekkiej poprawie sytuacji w tej branży. Czy jednak poprawa sytuacji będzie stałą trudno przewidzieć.

Kawa surowa:

Kaw niebieskich jest dostateczna ilość. Zapotrzebowanie jest mniejsze od dowozów, wobec czego importerzy czynią starania, aby przed nowymi transportami mogli się pozbyć starych zapasów. Kaw brazylijskich niedostateczna ilość. Część transportu ze s/s „Kościuszko", który wyładował 13 grudnia ub. r. zalega jeszcze w gdyńskich składach celnych z powodu niezałatwienia formalności, związanych z pozwoleniami przywozu i kompensatą. Ceny poszczególnych gatunków kaw kształtują się następująco: „Victoria" 7 zł 4,30 — 4,35 za 1 kg, „Capitania" zł 4,50 — 4,60 za kg, „Santos" zł 4,90 — 5,10 za kg, Maragogype zł 5,90 — 6,00 za kg, kawy niebieskie inne od zł 5,20 — 5,70 za kg zależnie od gatunku.

Herbata:

Dowozy dostateczne. Można nawet powiedzieć, że są one większe od zapotrzebowania. Tendencja słabsza niż w poprzednim okresie. Ceny kształtują się następująco: — Ceylon zł 14,50 — 16,— za kg, Sumatra zł 14,— — 14,60 za kg, herbaty inne z Indii Brytyjskich, Malai itp — 14,00 — 14,50 za kg.

Korzenie:

Tendencja nieco mocniejsza szczególnie na pieprz czarny, którego cena waha się w granicach 5,00 — 5,10 zł za kg. Ziele angielskie poszukiwane — cena 7.40—7.50 zł za kg. Na cynamon tendencja słabsza — cena nieco spadła — waha się w granicach 6,25 — 6,35 zł za kg.

Ziarno i masło kakaowe:

Ceny zakupu bardzo wysokie; zbyt szczególnie na masło kakaowe nieco słabszy niż w poprzednim okresie. Koszt własny zakupu ziarna „Accra" wynosi 52—54 sh. za 50 kg cif Gdynia.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM

W czasie od 25 grudnia ub. r. do 15 stycznia b. r. przedsiębiorstwa aukcyjne wystawiły poważne ilości pomarańcz hiszpańskich, włoskich i palestyńskich, jak również mandarynek.

Powodem wystawienia takich ilości po świętach, były spóźnione transporty tych owoców, których nie zdołano przed świętami przesłać w głąb kraju. Wpłynęło to na spadek cen i wstrzymało kupców od nabywania większych ilości, gdyż liczyli się z dalszą zniżką. Cena pomarańcz hiszpańskich wahała się w tym okresie od 0,98 — 1,10 zł za 1 kg netto. Za mandarynki hiszpańskie płacą kupcy 9,— do 10,— zł. Cena pomarańcz palestyńskich także wydatnie spadła — za kg netto płacono przeciętnie 1,10 zł. Ceny cytryn włoskich utrzymują się na przedświątecznym poziomie. Natomiast na rynku włoskim cena wzrasta z dniem każdym, jak ostatnio notują, dochodzi już nawet do 70 lirów za skrzynię fob.

Szczegółowy przebieg aukcji przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły przetarg dnia 28 grudnia ub. r., wystawiając 1.890 skrzyń a 44 kg i 1.000 skrzyń a 30 kg pomarańcz hiszpańskich — 1143 zbitek mandarynek hiszpańskich a 35 kg, 1.050

skrzyń cytryn włoskich a 35 kg, oraz 50 beczek jabłek kanadyjskich a 58 kg. Z powyższych ilości sprzedano: 1.178 skrzyń a 44 kg pomarańcz hiszpańskich w cenie zł 1,06 — 1,11 za 1 kg netto, 850 skrzyń a 30 kg pomarańcz hiszpańskich po zł 1,25 — 1,27 za 1 kg. Następnie sprzedano 250 zbitek mandarynek hiszpańskich, 1.050 skrzyń cytryn włoskich i 50 beczek jabłek kanadyjskich. Cena uzyskana za mandarynki — 95 gr do 98 gr za 1 kg, za cytryny włoskie 29 — 31,— zł za skrzynkę, za jabłka 34,80 za beczkę (1 kg 60 gr). Udział w przetargu wzięło 44 kupców, z czego 21 dokonało transakcyj.

Na aukcji dnia 30 grudnia ub. r. wystawiono 1.582 skrzyń a 44 kg pomarańcz włoskich i 860 skrzyń a 30 kg pomarańcz hiszpańskich, 893 zbitek mandarynek hiszpańskich, oraz 25 skrzyń pomarańcz portugalskich.

Pomarańcz hiszpańskich sprzedano 1.247 skrzyń a 30 kg. Za pierwsze płacono 1,— — 1,10, za drugie 1,25 zł za 1 kg netto. Mandarynki sprzedano wszystkie po 32,— zł za zbitkę. Za pomarańcze portugalskie uzyskano 1,25 zł za 1 kg. Na aukcji było 35 kupców.

Dnia 7 stycznia br. wystawiono do przetargu 2.472 skrzynie a 44 kg i 700 skrzyń a 30 kg pomarańcz hiszpańskich, oraz 70 skrzyń pomarańcz włoskich i 1.520 klatek mandarynek hiszpańskich.Z tego sprzedano 100 klatek mandarynek po 7,— zł, 575 skrzyń a 30 kg pomarańcz hiszpańskich po cenie 1,15 do 1,17 zł za 1 kg netto. Pozostałą ilość towaru wycofano z braku nabywców. Przetarg odbył się przy udziale 31 kupców.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.
urządziły przetarg dnia 28 grudnia ub. r., na którym wystawiły 839 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, które w całości sprzedano po 1,04 do 1,10 zł za 1 kg. Dalszą partię 129 skrzyń pomarańcz palestyńskich wycofano, z braku reflektantów. Z wystawionych 800 worków śliwek suszonych jugosłowiańskich sprzedano 150 po 77 gr za kg loco Warszawa.

Z następnego przetargu, który wyznaczono na dzień 29 grudnia ub. r. wycofano wszystkie wystawione towary t. j. pomarańcze hiszpańskie w ilości ca 1.400 skrzyń i śliwki suszone w ilości 150 worków.

Dnia 4 stycznia br. wystawiono 1.350 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, z których 376 skrzyń sprzedano, uzyskując 1,02 — 1,05 zł za 1 kg. Jako dalszą partię wystawiono 805 klatek mandarynek hiszpańskich. Mandarynki wszystkie sprzedano po 11,— — 11,50 za klatkę. W dalszym ciągu sprzedano wystawione 150 worków śliwek suszonych jugosłowiańskich po 79 gr loco Białystok. Następne wystawione partie, jak pomarańcze włoskie w ilości 400 skrzyń, mandarynki włoskie — 600 klatek i 300 beczek jabłek kanadyjskich — wycofano z powodu braku nabywców lub zbyt niskich ofert.

Dnia 5 stycznia br. wystawiono na aukcji ca 1.785 klatek mandarynek hiszpańskich i sprzedano wszystko po 9,50 — 10,— zł za klatkę. Pomarańcz hiszpańskich sprzedano 420 skrzyń po 1,— — 1,02 zł z wystawionych 1.000 skrzyń. Pomarańcze i mandarynki włoskie nie znalazły nabywców, wobec czego towar wycofano w całości. Również jabłka kanadyjskie nie znalazły kupców.

Przetarg z dn. 7 stycznia br.: Z 1.550 klatek mandarynek kupcy nabyli 1.200, płacąc po 9,75 — 9,80 za klatkę. Mandarynki włoskie sprzedano wszystkie w ilości 910 klatek, jako towar nieclony po 7,— zł. Pomarańcz hiszpańskich wystawiono 1.400 skrzyń i sprzedano 130 w cenie 98 gr do 1,— za 1 kg netto.

Na ostatnim przetargu w dn. 11 stycznia br. oddano na aukcję 1.300 skrzyń pomarańcz i 350 klatek mandarynek hiszpańskich, następnie 403 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 300 beczek jabłek kanadyjskich. Pomarańcz hiszpańskich sprzedano 140 skrzyń po 89 i 90 gr za 1 kg. Mandarynki wycofano. Kupcy nabyli 150 skrzyń pomarańcz palestyńskich, płacąc 1.10 zł za 1 kg. Jabłka wycofano.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.
dnia 31 grudnia ub. r. wystawiły do przetargu 520 skrzyń grapefruitów palestyńskich. — Towar sprzedany został w całości, w partiach 20 i 30 skrzyń, po cenie 28,50 do 30,— zł za skrzynię. Udział w przetargu wzięło 12 kupców.

Na aukcji dnia 5 stycznia br. wystawiono do przetargu 1.616 skrzyń pomarańcz palestyńskich oclonych i 140 skrzyń nieoclonych. Z powyższych ilości wycofano z braku nabywców i zbyt niskich ofert 1.461 skrzyń towaru oclonego i pozostałe 140 skrzyń nieoclonych.

Za sprzedany towar uzyskano 1.05 do 1,10 zł za 1 kg netto.

Dnia 8 stycznia br. urządzono aukcje wystawiając 1.440 skrzyń pomarańcz palestyńskich, oclonych, z czego wycofano 450 skrzyń i 140 skrzyń nieoclonych. Ceny podzielono na dwie grupy. Za towar drobnego sortymentu płacono 1,10 zł za 1 kg netto. Za inne sortymenty 1,03 do 1.04 za 1 kg.

Na aukcji dnia 12 stycznia br. sprzedano całą partię wystawionych pomarańcz palestyńskich po cenie 99 gr za gorsze gatunki i 1,05 do 1,10 zł za 1 kg netto lepszego gatunku.

W SPRAWIE OCHRONY SŁÓW „RÓŻA CESARSKA" NA OPAKOWANIU HERBATY.

W załączniku Nr 3 do Palestyńskiej Gazety Urzędowej z dnia 19 listopada 1936 r. Nr 647 ogłoszone zostało podanie niejakiego Szlomy Gilkisza z Tel-Aviv, ul. Jehuda Ha-

levi 10, o ochronę słów „Róża Cesarska" przy opakowaniu herbaty z napisem w języku polskim:

„Wielki Medal Złoty Rzym 1914 r. Ró Cesarska Herbata 1-wa Klasnta. Firma założona w r. 1897 w Odessie".

Ewentualne uzasadnione sprzeciwy wniesione być mogą na ręce „Register of Trade Marks, Haifa" w ciągu 6 miesięcy od daty ogłoszenia.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Włochy.

Na tamtejszym rynku w dalszym ciągu zwyżkują ceny cytryn przy bardzo mocnej tendencji. Bezpośrednio po świętach Bożego Narodzenia nastąpiło pewne uspokojenie nie na długi jednak okres czasu, ponieważ w ostatnich dniach znów wzrosło zainteresowanie i popyt.

W tym czasie, kiedy tendencja na cytryny osłabła, wzrosło zainteresowanie na pomarańcze i mandarynki. Ostatnie notowania wykazują nieznaczną zwyżkę cen. Ponieważ jak już donosiliśmy, zbiory cytryn są o połowę mniejsze od zbiorów w r. 1935, spodziewana jest dalsza zwyżka cen.

U. S. A.

Według ostatnich notowań z dnia 1 grudnia ub. r. Ministerstwa Gospodarki Krajowej w Stanach Zjednoczonych, zbiory jabłek wynosiły 108.000.000 buszli, z czego 47.800.000 przypada na jabłka w skrzyniach. Z obliczeń tych wynika, że są one większe od podanych przez Ministerstwo w dniu 1 listopada ub. r.

Również większe są zbiory pomarańcz, niż przewidywano. W Kalifornii oszacowane zostały na 15.184.000 skrzyń. — W Walencji 22.500.000 przy czym w r. 1935 wyniosły — 18.900.000. Floryda dostarczyła w r. 1935 — 18.000.000 skrzyń, a w r. 1936 — 21.000.000.

Wszystkie zbiory pomarańcz z tak zwanych zimowych oblicza się na 90.000 wagonów. W r. 1935 wynosiły 79.000 wagonów. W ostatnich pięciu latach zbiory te wynosiły przeciętnie 77.500 wagonów rocznie.

SYTUACJA NA RYNKU KAWY W COSTA RICA.

Widoki na sprzedaż kawy z Costa Rici są niepewne, ponieważ w pierwszej części zbioru czekają kupujący na wyniki aukcji Londyńskiej. Niemcy oferowali przeważnie niskie ceny na zakup, lecz mało zostało akceptowane. Eksportowano z nowego zbioru pomiędzy 1 i 20 listopada 3,424 worków do Londynu, 443 do Niemiec, tylko 51 do USA. Ceny Londyńskie wahają się pomiędzy 70/— i 115/— za pierwszorzędne gatunki, 60/— do 70/— za drugą klasę. Ogółem importowano do Anglii pomiędzy 1 stycznia i 31 sierpnia 1936 roku z Costa Rici 7.890.719 kg. lub 43.56%; z Afryki Brytyjskiej 4.239.427 kg, lub 23.40%; z Indyj Brytyjskich 3.917.241, lub 21.62%, etc.

Costa Rica:
Zbiór 1935/36 321.000 worków
1936/37 400.000 worków (około)
San Salvador:
zbiór 1935/36 700.000 worków
1936/37 900.000 worków (około)
Guatemala:
zbiór 1935/36 779.213 worków
1936/37 700.000 worków (około)
Nicaragua:
zbiór 1936/37 240.000 worków (około)

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 30 stycznia 1937 r. | NR 2

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Konieczność dalszych inwestycyj w porcie gdyńskim

Wzmagający się ruch towarowy w porcie gdyńskim w ciągu ostatnich dwóch miesięcy ubiegłego roku uwydatnił z całą dobitnością, że port, jako ośrodek przeładunku i ekspedycji towarów w handlu zamorskim Polski nie może być uważany za aparat dostatecznie rozbudowany. Ponieważ stoimy wobec zjawisk, wskazujących raczej na tendencje wzrostu obrotów w polskim handlu zagranicznym i ponieważ handel ten już w przytłaczającej części kierowany jest drogą morską, przystosowanie aparatu portowego do wykonywania stawianych mu zadań jest zagadnieniem wagi pierwszorzędnej nie tylko z punktu widzenia, jeśli wolno użyć tego wyrazu, lokalnego patriotyzmu Gdyni, lecz i z punktu widzenia szerokich interesów państwowych.

Zjawisko przeciążenia aparatu portowego w Gdyni, którego byliśmy ostatnio świadkami, dowodzi z całą wyrazistością, iż mniemanie o zakończeniu już głównego etapu budowy i przystosowania portu do technicznej obsługi handlu zamorskiego Polski wytrzymało próbę życiową tylko na niezmiernie krótki okres czasu. Jeżeli w ciągu ostatnich lat kładło się wielki nacisk na konieczność pracy w kierunku uprzemysłowienia i uhandlowienia portu, to obecnie konieczność wysiłków w tych dwóch dziedzinach nie powinna w żadnym razie zasłaniać zagadnienia co najmniej równej, jeśli nie większej wagi, rozbudowy technicznej aparatu portowego. Bo istotnie, gdy teraz przy nikłych rozmiarach gdyńskiego handlu w porcie i przy jeszcze niklejszych rozmiarach przemysłu, opierającego swą działalność o specyficzne warunki, jakie mu daje port morski, aparat portowy pod względem techniki obsługi obrotów może zawieść z powodu braków w wyposażeniu, to jakie mogą być widoki na dostateczność obsługi tych nieodłącznych dziedzin pełnego gospodarczego rozwoju każdego portu w dodatku jeszcze przy wzrastających wymaganiach obrotów handlu zagranicznego całego państwa?

Nabrzeża, dźwigi, magazyny portowe, oraz odpowiednio rozbudowana sieć kolejowa są tymi składnikami technicznej obsługi portu, których harmonijna współpraca i należyte wzajemne dostosowanie są jedynie zdolne zabezpieczyć normalne i sprawne funkcjonowanie portu. Jak się te składniki przedstawiają w porcie gdyńskim?

A więc w pierwszym rzędzie nabrzeża. Poza drobnicą, przewożoną statkami linij regularnych, zaś z towarów masowych poza węglem, przeładunek którego korzysta w porcie gdyńskim z odrębnych urządzeń — pozostałe towary masowe posiadają w Gdyni dwa miejsca przeładunkowe: towary sypkie w imporcie (ruda, fosforyty, piryty etc.) — część nabrzeża Szwedzkiego, zaś wszystkie inne — nabrzeże Holenderskie. Tymi innymi towarami są: złom, żelazo, szyny kolejowe, rury, nawozy azotowe, saletra, sole potasowe, kostka brukowa i pak smołowy. Nawet wówczas, kiedy towary te przewożone są statkami linij regularnych — przeładunek ich najczęściej odbywa się nie pod magazynami, a na nabrzeżu Holenderskim. Przeładunek tych towarów, a w szczególności złomu, na nabrzeżach drobnicowych uważać należy za anomalię; zresztą ostatnio, w związku ze wzrostem obrotów drobnicą, przeładunek ich na nabrzeżach drobnico-

wych ustaje. Obserwowany ostatnio w Gdyni wzrost obrotów portowych przypada przede wszystkim właśnie na towary masowe, z wyłączeniem węgla oraz towarów sypkich w imporcie. W 1935 roku przeładowano ca 492.000 ton towarów tej grupy, a w 1936 roku — ca 644.000 ton. Stanowi to wzrost o 31%. Nabrzeże Holenderskie, posiadające długość 400 m, może obsłużyć normalnie, uwzględniając pomoc nabrzeży drobnicowych, ok. 500.000 ton towarów, czyli ilość odpowiadającą przeładunkowi 1935 r. Wzrost w 1936 roku obrotów do 644.000 ton spowodował poważne trudności przeładunkowe i pociągnął za sobą straty przedsiębiorstw przeładunkowych.

Aby należycie obsłużyć wzmagające się obroty, trzebaby podwoić ilość nabrzeży tego typu co Holenderskie. To jednak nie wystarczy, gdyż nabrzeże Holenderskie służy obecnie nie tylko dla przeładunku towarów masowych, lecz również dla innych celów, jako jedyne obok nabrzeża Francuskiego głębokie nabrzeże w porcie. Statki o dużym zanurzeniu, których do portu gdyńskiego zawija coraz więcej, volens nolens muszą być stawiane przy nabrzeżu Holenderskim nawet dla przeładunku drobnicy lub dla bunkrowania. Z 400 metrów nabrzeża Holenderskiego prawie stale zajęte jest na te cele 100—150 m. Dlatego właśnie niestarczy 400 m nowych nabrzeży tego typu jak Holenderskie, a potrzeba 500—600 m. Potrzebę tę dałoby się zaspokoić przez całkowite wyposażenie nabrzeża Czechosłowackiego (260 m), przede wszystkim zaś przez przedłużenie Mola Pasażerskiego. W projektach przewidywano przedłużenie tego mola o 300 m. Zważywszy jednak, że w porcie będą coraz to bardziej potrzebne nabrzeża głębokie, co obecnie jest praktycznie możliwe do osiągnięcia jedynie w awanporcie — należałoby nabrzeże Holenderskie przedłużyć tyle co się da — tym bardziej, że za rok stanie się paląca potrzeba przedłużenia także nabrzeża Francuskiego, a to w związku z rozbudową Tow. „Gdynia — Ameryka", a w szczególności linii południowo - amerykańskiej tego towarzystwa.

Koniecznym jest również odpowiednie przystosowanie i wyznaczenie nabrzeża dla masowych towarów sypkich. Chodzi tu o przeładunek rud, pirytów, fosforytów etc., do czego Gdynia, jak wiadomo, nie jest przystosowana, w odróżnieniu od Gdańska, który posiada urządzenia pierwszorzędne. Brak w Gdyni dźwigu dla rudy, był powodem kierowania importu tego artykułu do Gdańska. Taki stan rzeczy mógł jednak istnieć jedynie tak długo, jak długo w hutnictwie naszym i czechosłowackim oraz w przemyśle superfosfatowym był zastój, trwający od 1930 roku. Jednak w 1936 roku nastąpiło ożywienie. Przez Gdańsk i przez Gdynię łącznie w 1936 r. sprowadzono przeszło 800.000 ton rud, fosforytów i pirytów. Były okresy, w których doskonałe urządzenia gdańskie były przeciążone pracą. Tym po części należy tłumaczyć, że w Gdyni. pomimo niedostateczności urządzeń gdyńskich, przeładunek rud, fosforytów etc. w 1936 roku wzrósł w stosunku do 1935 r. z 215.000 ton na 282.000 ton. Tak przedstawiający się stan rzeczy wymaga nowych inwestycyj, przede wszystkim zaś budowy dźwigów dla przeładunku rud i to równie dobrze w Gdańsku, jak w Gdyni. Wydaje się oczywistym, że inwestycje te właśnie w Gdyni są nieodzowne, tym bardziej, że dzisiaj przymusowy stan przeładowywania i umieszczania rud w Gdyni na węglowym nabrzeżu Szwedzkim szkodzi węglowi, a w dodatku tutaj właśnie znajdują się jedyne rezerwy dla urządzeń węglowych. Jest to istotny moment, gdyż można się spodziewać w przeciągu 1937 r. wzrostu koniunktury i w eksporcie węglowym.

Wreszcie istnieje nieodzowna potrzeba pogłębienia nabrzeży węglowych, gdyż tonaż i zagłębienie statków węglowych wzrasta i nie będą one mogły przybijać do nabrzeży węglowych z tego powodu, że głębokości są tu dziś za małe.

Przechodząc do zagadnienia dźwigów, stwierdzić również należy, że wykorzystanie tych nieodzownych dla przeładunku towarów urządzeń portowych w Gdyni jest tak intensywne, jak może w żadnym innym porcie. Z liczb raportów miesięcznych widać, że zdolność pracy dźwigów wykorzystana jest z reguły ponad 100%, ze stałą tendencją wzrostu z miesiąca na miesiąc.

W tych warunkach oczywistym się staje, że przy niedostatecznej długości nabrzeży, możność obsługi statków, zawijających do portu, w więcej niż normalnym stopniu zależna jest od sprawności funkcjonowania odpowiedniej ilości dźwigów portowych. Tak intensywne wykorzystywanie dźwigów, jak to ma miejsce w Gdyni, nie jest do pomyślenia na dłuższą metę bez ryzyka ich przedwczesnego zużycia, a przez to możliwości powstawania coraz częstszych defektów w funkcjonowaniu. Według opinii sfer kompetentnych dla należytego obsłużenia istniejących i rozbudowanych wedle wyżej wyszczególnionego planu nabrzeży, potrzebnym byłoby co najmniej 50 dźwigów, a poza tym zainstalowanie kompleksu urządzeń dla przeładunku masowych towarów sypkich.

Nader poważnie przedstawia się również sprawa magazynów portowych, zwłaszcza magazynów manipulacyjnych nabrzeżnych. Stopień wykorzystania tych magazynów w Gdyni od dawna stanowił rekord swego rodzaju. Jest to rekord smutny, kryjący w sobie niebezpieczeństwo zahamowania tych lub innych operacyj w porcie, opartych o magazynowanie towarów, a więc przekreślenie wysiłków stworzenia składów konsygnacyjnych, handlu

danym towarem etc. Konkretne braki magazynowe w Gdyni zahamowały już rozwijający się pomyślnie handel skórami surowymi. Kawa, kakao, owoce nie mają dziś równie dobrych warunków składowania. Zatłoczenie magazynów powoduje nie tylko podrożenie wszelkich manipulacyj, lecz jest także powodem mank, uszkodzenia towarów (np. wskutek nadmiernie wysokiego sztamplowania) itp. Port gdyński posiada obecnie ok. 90.000 m kwadr. powierzchni składowej w magazynach nabrzeżnych ogólnego użytku. Zważywszy, że wszystkie te magazyny są wykorzystywane mniej więcej dwa razy intensywniej, niż normalnie ma to miejsce w innych portach, a w dodatku biorąc pod uwagę spodziewany w roku 1937 dalszy wzrost obrotów drobnicowych — trzebaby ilość magazynów nabrzeżnych co najmniej podwoić. To niestety nie da się osiągnąć — choćby dlatego, że nie ma dostatecznej ilości gotowych nabrzeży. Jedyne nabrzeże gotowe do rozbudowy — to nabrzeże Rumuńskie. Jeżeli zabuduje się je całkowicie w jednym poziomie, osiągnie się zaledwie ok. 30.000 m użytkowej powierzchni składowej. Zabudowa całego nabrzeża Rumuńskiego stanowić powinna program minimum inwestycyj magazynowych na 1937 rok. Będzie to odpowiadało 1/3 istotnych potrzeb w tej dziedzinie. Oczywiście nabrzeże Rumuńskie musi być zabudowane jednolicie, przy czym ze względu na wyżej wymieniony brak gotowych dalszych nabrzeży do zabudowy — należy na nabrzeżu Rumuńskim budować magazyny piętrowe, zresztą praktyczne także z wielu innych względów. Gdyby nie było możności budowania odrazu magazynów piętrowych, to magazyny parterowe winny być budowane w ten sposób, żeby można było je potem nadbudować.

Specyficzne i nader skomplikowane zagadnienie obsługi portu odpowiednią siecią kolejową stanowiło i stanowi obecnie więcej niż kiedykolwiek przedmiot poważnej troski. Oddawna uznane za konieczne inwestycje w tym zakresie nie są realizowane w należytym tempie. Tymczasem takie inwestycje, jak rozbudowa parku węglowego oraz parku złomowego, ułożenie kolejowego wachlarza segregacyjnego dla drobnicy, ułożenie torów dla mycia wagonów, ułożenie torów dla bezpośredniego wyciągania wagonów węglowych z nabrzeża Szwedzkiego, utworzenie oddzielnego dojazdu do portu rybackiego i inne stanowią warunek normalnego ruchu kolejowego w porcie. Zaniedbania pod tym względem grozić mogą poważnymi komplikacjami z powodu t. zw. zakorkowania ruchu w porcie. Nie trzeba chyba dodawać, że mankamenty w obsłudze kolejowej powodują poważne straty przy manipulacjach przeładunkowych na statki i ze statków, a w konsekwencji w znacznym stopniu decydują o atrakcyjności portu dla ruchu w nim statków.

24-godzinne bez przerwy funkcjonowanie portu, jak to ma miejsce w Gdyni, w odróżnieniu od przytłaczającej ilości innych portów, przyczynia się oczywiście do intensyfikacji ruchu w porcie, a nawet, powiedzieć należy jedynie umożliwia jego funkcjonowanie w obecnych warunkach. Niemniej liczyć się należy z tym, że podobny stan rzeczy wpływa na podrożenie manipulacyj przeładunkowych, a również obniżać może jakość wykonywanej w porze nocnej pracy.

Wszystkie uwagi powyższe odnoszące się do inwestycyj najniezbędniejszych uzasadniają w zupełności stanowisko, zajęte w październiku z. r. przez Radę Portu Gdyńskiego w odniesieniu do 4-letniego planu inwestycyjnego, oszacowanego finansowo na 67.265.000 złotych, przy czym z sumy tej miały być pokryte również inwestycje, dotyczące szerszego planu rozbudowy portu, jak budowa kanału przemysłowego i inne. Niestety, plan ten, opracowany w porozumieniu ze sferami gospodarczymi, pracującymi w porcie, jak słychać nie ma szans realizacji z powodu bardzo znacznego zredukowania wymaganych na to funduszów. Jeśli redukcje te w pełnej mierze zostaną utrzymane, to istnieje uzasadniona obawa, że port gdyński, stanowiący poważny dorobek gospodarczy Państwa, z powodu technicznej niemożliwości całkowitego wywiązywania się ze swych zadań, może zacząć już w niedalekiej przyszłości tracić to miejsce w życiu gospodarczym Państwa, jakie mu zostało wyznaczone, a to z powodu niedotrzymania tempa w obsłudze wzmagających się obrotów handlu zamorskiego Polski.

Hale Targowe jako ośrodek handlu spożywczego w Gdyni

W chwili obecnej jesteśmy świadkami realizacji nowego etapu w budowie urządzeń wielkomiejskich Gdyni. Jedną z najważniejszych inwestycyj, wykonywaną od września r. ub., są Hale Targowe w Gdyni. Mają one być wykończone i oddane do użytku już z początkiem sierpnia r. b. Toteż jest obecnie na czasie bliższe rozpatrzenie szeregu momentów, dotyczących tej inwestycji miejskiej o charakterze użyteczności publicznej, której brak od dawna odczuwa rozrastająca się Gdynia.

Budujące się Hale Targowe staną u zbiegu ulic Jana z Kolna, Trzeciego Maja i Mościckich, czyli w punkcie centralnym miasta, przylegającym do terenów portu. Poza tym teren Hal jest położony w bezpośrednim sąsiedztwie z projektowaną przez P. K. P. miejską stacją towarową. Dzięki temu też kondygnacja piwniczna jednej z hal zostanie połączona tunelem pod ul. Jana z Kolna z bocznicami kolejowymi na obecnym terenie portu i umożliwi najkrótszą dostawę nadchodzących towarów z wagonów kolejowych wprost na teren Hal.

Obecne stadium budowy przewiduje powstanie hali głównej dla jarzyn, owoców i nabiału, bezpośrednio złączonej z poprzednią — hali mięsnej, oraz hali rybnej, przy czym ogólna powierzchnia dwóch kondygnacyj, parterowej i piwnicznej, ma wynosić blisko 10.500 m. kw. Ponadto w najbliższej przyszłości projektowana jest budowa domu administracyjnego, w dalszej zaś — bloku mieszkalnego oraz bloku dla sklepów i biur.

Spośród wewnętrznych urządzeń Hal zasługują na wzmiankę projektowane przewiewnie dla warzyw i owoców, basen dla świeżych ryb, oraz — co najważniejsze — cały szereg komór chłodzonych o różnych stałych temperaturach, specjalnie dostosowanych do przechowywania artykułów. ulegających łatwemu zepsuciu.

Pierwsze Hale Targowe w Gdyni staną się w przyszłości halami centralnymi, któreześrodkują wyłącznie handel hurtowy artykułami spożywczymi. Natomiast w kilku dzielnicach miasta mają powstać hale targowe dla handlu detalicznego. Jedynie do czasu ich wybudowania do Centralnych Hal Targowych będą dopuszczone przedsiębiorstwa handlu detalicznego.

Jak z powyższych ogólnych informacyj wynika, budujące się w szybkim tempie Centralne Hale Targowe, a w przyszłości również — dzielnicowe hale detaliczne, staną się ważnym czynnikiem gospodarczym w rozwoju Gdyni. Ale nie tylko — w rozwoju samego miasta. Ze względu na źródła dostawy, będą one posiadały swoje znaczenie dla bliższego i dalszego zaplecza, oraz dla zaopatrywania statków w porcie.

Przesłanki gospodarcze, na których została zbudowana koncepcja Hal Targowych. dadzą się ująć w następujące grupy.

W pierwszym rzędzie z punktu widzenia interesów samego miasta i jego ludności Hale Targowe mają się przyczynić do ustalania się cen na gospodarczo usprawiedliwionym poziomie przez wyłączenie zbędnego pośrednictwa, przez potanienie kosztów przeładunku i transportu oraz przez wyzyskanie możliwości magazynowania na terenie Hal. Przechowywanie potencjalnej podaży artykułów spożywczych ma umożliwić ponadto równomierną obsługę zapotrzebowania miejscowego rynku i ma stanowić zabezpieczenie kupiectwa przed stratami, jakie wynikają z nadwyżek towarów niesprzedanych.

Zainteresowanie zaplecza, będącego dostawcą artykułów spożywczych dla Gdyni, ma się streścić przede wszystkim w możności orientowania się w zapotrzebowaniu miejscowego rynku, dzięki skoncentrowaniu obrotów hurtowych w Halach, które dla zaplecza staną się barometrem bieżącej koniunktury zbytu.

Wreszcie, dla handlu shipchandlerskiego w dziale artykułów spożywczych, Hale mają umożliwić przechowywanie towarów spożywczych, mająześrodkować źródła zakupów oraz zabezpieczyć właściwą i zestandaryzowaną jakość.

Wszystkie wymienione założenia, niewątpliwie w istocie swej słuszne, napotkają w praktyce niejedną trudność i niejednej prawdopodobnie ulegną korektywie w przyszłej realizacji.

W stosunku do przewidywanego potanienia artykułów z pewnością czynnikiem dodatnio działającym będzie korzystanie z organizacji i urządzeń Hal, oraz wynikające z tego usprawnienie i uporządkowanie handlu spożywczego. Jednakowoż nie da się zapoznać również kosztów korzystania z Hal, które będą w stosunku do bardziej pierwotnej, jak np. obecnie na targowisku w Gdyni, formy sprzedaży stanowiły czynnik, działający w kierunku odwrotnym. Moment ten zresztą będzie mógł być w pewnym stopniu neutralizowany przez politykę miasta w dziedzinie administracji Hal, która może być równie dobrze prowadzona z uwzględnieniem normalnej rentowności kupieckiej. jak też — przy stosowaniu zasad funkcjonowania zakładów użyteczności publicznej.

Co się tyczy roli Hal Targowych, jako mierników popytu rynku gdyńskiego, to sprawne wywiązywanie się z tego zadania również może napotkać na trudności. Aby obroty Hal i przeciętnie kształtujące się ceny mogły stanowić pewną wskazówkę orientacyjną dla dostawców, muszą być te dane podawane do wiadomości zainteresowanych na podstawie dokonywanych transakcyj, które jednak, zgodnie z obowiązującymi ustawami, stanowią tajemnicę firmową. Wydaje się, że dobrą formą organizacyjną dla spełniania tych zadań byłyby aukcje dla niektórych artykułów, będących przedmiotem obrotów Hal Targowych. Aukcje mogłyby spełnić znakomicie rolę regulatorów podaży np. warzyw, które w pewnych okresach zwłaszcza letnich nadchodzą do Gdyni w nadmiarze i są sprzedawane ze stratą dla producentów i kupców. w innych znowuż — w niedostatecznej ilości i powodują nadmierną zwyżkę cen. Niewątpliwie chłodnie i przewiewnie, które zresztą w stosunku do warzyw są przewidziane jedynie dla krótkoterminowego składowania. są

powołane w pewnej mierze do usuwania tych dysproporcyj. Jednakowoż korzystanie z nich zawsze będzie połączone z dodatkowymi kosztami, i stan nagromadzonych zapasów, czyli potencjalna podaż, nie będzie znana zainteresowanym stronom i tym samym nie będzie mogła stanowić materiału orientacyjnego dla dostawców, zwłaszcza, że ci ostatni mają pochodzić również z dalej położonych połaci zaplecza gdyńskiego. Hale Targowe, jako ośrodek dyspozycyjny handlu hurtowego wielkiego miasta portowego i jako miejsce stykania się producentów, hurtowników i detalistów, najbardziej są predystynowane do spełniania zadań aukcyjnych.

W związku z organizacją Hal powstaje wątpliwość, czy przewidywane dopuszczenie drobnych rolników i właścicieli ogródków podmiejskich, t. zw. koszykarzy, do bezpośredniej sprzedaży konsumentom, nie spowoduje pewnej dezorganizacji cen ze szkoda dla zawodowych kupców, obciążonych stałymi opłatami za stoiska oraz płacących regularne podatki, które mają za podstawę bardziej uchwytne obroty. Za dopuszczeniem koszykarzy tymczasowo do Centralnych Hal Targowych, a po wybudowaniu sieci hal dzielnicowych — do tych ostatnich, niewątpliwie przemawiają względy polityki społecznej. — Nie należy jednak zapominać, że dopuszczenie t. zw. koszykarzy wprowadzi pewne elementy ujemne w organizacji handlu, bowiem koszykarze, zamieszkujący na terenie Gdyni lub w najbliższej okolicy, będą korzystali z dodatkowej renty, której będą pozbawieni, ze względu na koszty transportu, mieszkańcy odleglejszych okolic. Również mieć należy na uwadze, że do zadań handlu, należy przeprowadzanie selekcji towaru, czego w każdym razie drobny producent spełnić nie jest w stanie.

Skoncentrowanie w Halach zarówno handlu hurtowego, jak i detalicznego, który ma być wprawdzie prowadzony w ograniczonych godzinach dnia, nastręczy niedogodności. które zostaną usunięte dopiero z chwilą uruchomienia wspomnianych hal dzielnicowych.

W odniesieniu do zaopatrywania w żywność obiektów Hale będą mogły odegrać wielką rolę, przyczyniając się do jego rozwoju. do rozmiarów, na jakie ilość zawijających statków i znaczenie portu od dawna zasługuje i usprawiedliwia. Istnienie bowiem Hal Targowych ułatwi to zaopatrywanie nie tylko w firmach ściśle shipchandlerskich, lecz i w innych, dokonywujących transakcje handlowe w Halach i mogących zadowolić swym towarem tak pod względem jakości jak i ceny odbiorcę zagranicznego.

Pragnąc sformułować ogólny postulat w odniesieniu do Centralnych Hal Targowych. wystarczy powtórzyć tezę Kolegium Ekonomistów Morskich w Gdyni, które przed niedawnym czasem ją przyjęło w wyniku zapoznania się z zagadnieniem Hal. Teza ta zawiera stwierdzenie, że Centralne Hale Targowe w Gdyni winny stać się ośrodkiem dyspozycyjnym dla handlu hurtowego w dziale krajowych produktów spożywczych, który będzie kształtował obroty, jakość i ceny z pożytkiem dla aprowizacji wszystkich warstw ludności miasta, zawijających do portu statków, producentów polskich oraz zainteresowanego kupiectwa. *Aleksander L. Szulc K.E.M.*

Działalność polskiej floty handlowej w r. 1936.

Rok 1933 był rokiem najmniejszych przewozów polskiej floty handlowej: ale już następnego roku przewieziono więcej i z każdym rokiem przyrost zwiększał się, co widać z następującej tabelki:

Przewieziono:

1933	861.340	ton metrycznych
1934	962.367	„ „
1935	1.196.190	„ „
1936	1.397.337,5	„ „

Rok 1936 wyraźnie stał pod znakiem regularnych linij, których przewozy wzrosły w liczbach względnych i bezwzględnych znacznie więcej niż przewozy trampów. Oto porównanie z 2 latami poprzednimi.

Przewieziono na liniach regularnych na trampach:

1934	298.214 t.	664.153 t.
1935	346.035 t.	850.155 t.
1936	478.403 t.	918.934,5 t.

Liczby te będą jeszcze więcej przekonywujące, gdy się weźmie pod uwagę, że s/s „Wisła" i s/s „Kraków" Żeglugi Polskiej zasiliły swymi przewozami statystykę trampów, mimo, że statki te były zafrachtowane do żeglugi liniowej.

Pomiędzy poszczególne towarzystwa żeglugi przewozy podzieliły się w porównywanych 2 latach jak następuje:

	r. 1935	r. 1936	
Żegluga Polska	614.228	761.434	t.
Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe	91.268	109.317	t.
Gdynia — Ameryka, Linie Żeglugowe	33.127	55.005	t.
Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe	457.567	471.581,5	t.

Wzrost ruchu w grupie liniowej Żeglugi Polskiej S. A. wyraził się w 41,7 procentach, w grupie jej trampów w 14 proc.

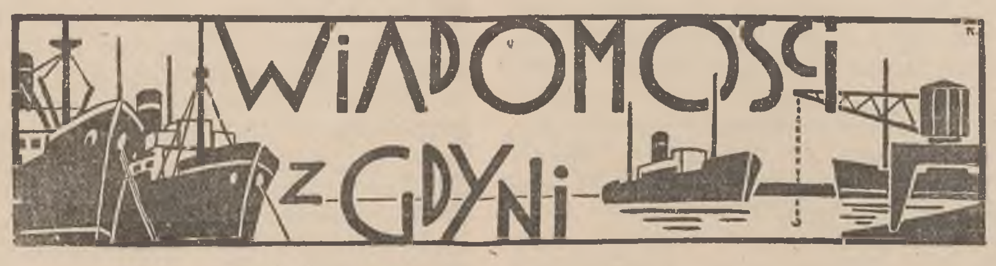
Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A. jak i w poprzednim roku wykazała największy względny wzrost przewozów. Pasażerów towarzystwo to przewiozło na liniach

północno- i południowo-amerykańskiej 17.339 z- i do Gdyni, nie licząc wycieczek.

Polskie Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe wykazało również wysoki wzrost ruchu o 20 proc.

Dane te są prowizoryczne. W następnym numerze damy omówienie pracy w 1936 roku poszczególnych towarzystw.

Nadmienić jeszcze należy, że w roku sprawozdawczym podniesiono banderę polską na 2 motorowcach m/s „Batory“ i m/s „Lewant“.



POSIEDZENIE SEKCJI PRZEMYSŁOWEJ IZBY

W dniu 22 stycznia 1937 r. odbyło się w Bydgoszczy, pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby dr. K. Kasperowicza, posiedzenie Sekcji Przemysłowej Izby, poświęcone analizie sytuacji tych gałęzi przemysłu w okręgu izbowym, które nie wykazują poprawy.

Do gałęzi tych należą: przemysł drzewny (tartaczny), przemysł młynarski i przemysł browarniczy. Obszerne referaty o sytuacji w przemyśle drzewnym wygłosił Radca Kubica, w przemyśle młynarskim Radca Rychter i w przemyśle browarniczym p. Naganowski.

Na położenie przemysłu drzewnego ujemnie wpłynął poważny, dochodzący do 30% wzrost cen surowca drzewnego, wzrost ten w konsekwencji spowodować musi również zwyżkę cen materiałów tartych. Odbije się to w sposób niekorzystny na sytuacji w przemyśle budowlanym. Poza tym zaznaczyć należy, że zwyżka cen materiałów drzewnych przewyższyła wzrost cen na większości rynków zagranicznych, utrudniając przemysłowi pomorskiemu zbyt m. in. na głównym rynku eksportu polskiego — w Anglii. Zbyt na rynku niemieckim, naturalnym rynku dla przemysłu drzewnego Pomorza, utrudniony jest niskim poziomem kontyngentów wywozowych do Niemiec.

Główną przyczyną niezadawalającego stanu przemysłu młynarskiego jest wadliwy układ taryf przewozowych na zboże, w wyniku którego młyny pomorskie są pozbawione możliwości zaopatrywania się w zboże w najbliższych okolicach, gdyż zboże to wywożone jest według taryf eksportowych do Gdańska, młyny zaś pomorskie zmuszone są sprowadzać zboże z dalszych okręgów Polski. Wobec znacznych kosztów transportu zboża młyny pomorskie, mimo wysokiego poziomu wyposażenia technicznego, napotykają na poważne trudności przy eksporcie mąki na rynki zagraniczne. Poza tym przemysł młynarski odczuwa brak kredytów obrotowych pod zabezpieczenie zbożem i mąką.

Jako na środek zaradczy w tak niepomyślnie kształtującej się sytuacji wskazał referent, Radca Rychter, na konieczność dążenia do ograniczenia eksportu zboża i zastąpienia go przez eksport mąki, poza tym postulatem przemysłu młynarskiego jest, aby mógł on zaopatrzyć się w węgiel i w worki po cenach eksportowych.

W przemyśle browarniczym sytuacja przedstawia się nader niepomyślnie. Główną przyczyną tego stanu jest stały spadek konsumpcji piwa, co ze swej strony powoduje spadek produkcji i minimalne wykorzystanie zdolności produkcyjnej browarów. Położenie pogarsza się z powodu bardzo wysokiego obciążenia produkcji świadczeniami publicznymi, które w roku ubiegłym sięgały 37,75% ceny sprzedażnej piwa. Poza tym przemysł browarniczy ponosi dotkliwe straty z powodu niezadawalającej wypłacalności odbiorców oraz z powodu zniszczenia opakowań. W tych warunkach konieczne są daleko idące środki zaradcze natury organizacyjnej w zakresie sprzedaży oraz ulgi w dziedzinie świadczeń publicznych.

Na zakończenie posiedzenia Dyrektor Izby dr Kulikowski zreferował projektowane zarządzenia o ulgach dla przemysłu, mających na celu podniesienie akcji inwestycyjnej w przemyśle. Sekcja Przemysłowa, po wysłuchaniu referatu, wypowiedziała się przeciw zamierzeniom ograniczenia ulg w zakresie budownictwa, wychodząc z tego założenia, że natężenie ruchu budowlanego w Gdyni i w innych miastach okręgu izbowego nie jest dostateczne, zwłaszcza w związku z tendencją ożywienia koniunktury ogólnej i zwróciła uwagę na fakt, że ożywienie w przemyśle budowlanym pociąga za sobą ożywienie w całym szeregu innych gałęzi. Poza tym Sekcja Przemysłowa, uważając ustawowe uregulowanie sprawy w zakresie ulg dla inwestycyj przemysłowych za celowe, wypowiedziała się za wprowadzeniem ulg ogólnych dla wszystkich gałęzi przemysłu.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ IZBY.

W dniu 21 stycznia odbyło się pod przewodnictwem Radcy J. Rummla posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej.

Pierwszym punktem obrad Komisji było ustalenie list kandydatów na ławników do Izb Morskich w Gdyni I i II instancji.

Izby te, powołane do życia ustawą z dnia 18 marca 1935 roku, mają za zadanie przeprowadzanie dochodzeń i wydawanie orzeczeń w sprawach wypadków morskich, którym ulegają statki handlowe. Izby Morskie I i II instancji ustanowione są przy Sądzie Okręgowym w Gdyni, przy czym w obu izbach przewodniczy sędzia, mianowany przez Ministra Sprawiedliwości. Ławników spośród kandydatów przedstawionych przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni mianuje Minister Przemysłu i Handlu. Skład Sądu Izby Morskiej I instancji stanowią: przewodniczący — sędzia, oraz 4 ławników, zaś II instancji sędzia i 6 ławników.

Lista kandydatów na ławników, którą ustaliła Komisja Morska, podzielona została na 3 kategorie; do pierwszej kategorii należą kapitanowie żeglugi wielkiej, do drugiej inżynierowie i mechanicy i wreszcie do trzeciej znawcy handlu morskiego oraz inni rzeczoznawcy.

W dalszym ciągu obrad Komisja przyjęła w ostatecznej redakcji przepisy, dotyczące stwierdzenia wagi i ustalania ilości towarów przez zaprzysiężonych przez Izbę kontrolerów wagi i ilości towarów. Przepisy te zostaną przedłożone do zatwierdzenia przez Prezydium Izby.

Po zaopiniowaniu wniosków o koncesje celne oraz o zaprzysiężenie nowych rzeczoznawców izbowych Komisja Morska przeprowadziła dyskusję nad sprawą procedury, jaką zastosowywać należy przy likwidowaniu zatargów powstałych w okręgu izbowym pomiędzy firmami, które zwrócą się do Izby o interwencję. Komisja Morska stanęła na tym stanowisku, że dążyć przede wszystkim należy do załatwienia sporów w drodze bezpośredniego porozumienia firm, a gdyby tego nie dało się osiągnąć, to w drodze sądownictwa polubownego przez wybór arbitrów z listy sędziów polubownych, ustalonych przez Izbę.

Na zakończenie swych obrad Komisja Morska wyłoniła ze swego grona specjalną podkomisję dla sformułowania wniosków w związku z przewidywanym opracowaniem ustawy o ulgach podatkowych dla przedsiębiorstw osiadłych w Gdyni.

POSIEDZENIA REGIONALNEGO KOMITETU PRZYWOZOWEGO PRZY IZBIE.

W dniu 19 stycznia odbyło się w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni pierwsze posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego, powołanego do życia zarządzeniem Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dnia 23 grudnia roku zeszłego dla podziału kontyngentów przywozowych regionalnych pomiędzy poszczególne firmy okręgu Izby.

Przewodnictwo Komitetu, w myśl wymienionego wyżej zarządzenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu, powierzone zostało Dyrektorowi Izby dr. J. Kulikowskiemu, zastępcą jego jest Wicedyrektor M. Cieśliński.

Do Komitetu ponadto wchodzą dwaj przedstawiciele przemysłu, dwaj przedstawiciele handlu, i po jednym przedstawicielu rolnictwa i rzemiosła.

W pierwszym posiedzeniu Komitetu wziął udział Radca Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. Światłowski.

Podzielone zostały kontyngenty na artykuły następujące: oliwa, śrut soja, pieprz, cynamon, konserwy rybne, rodzynki, pieprz i ziele angielskie, goździki, kwiat goździkowy, tkaniny wełniane i półwełniane, herbata, masło kakaowe, kalafonia, korzeń ryżowy, słoma ryżowa, piasawa.

Drugie posiedzenie Komitetu odbyło się w dniu 26 stycznia, przy czym dokonano podziału kontyngentów na tłuszcze dla przemysłu, wełnę i śrutę sojową z Norwegii.

KONFERENCJA PRASOWA W IZBIE.

W dniu 20. bm. przedstawiciele prasy gdyńskiej zaproszeni zostali przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni na kolejną konferencję prasową.

Głównym tematem konferencji była przedstawiona przez Dyrektora Izby dr. J. Kulikowskiego sprawa utworzenia, na podstawie zarządzenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu, regionalnych Komitetów Przywozowych przy Izbach Przemysłowo-Handlowych.

Po wymianie zdań na ten temat przedstawiciele prasy poruszyli w formie zapytań szereg aktualnych zagadnień gospodarczych z dziedziny spraw portowych m. in. sprawy uszczuplenia kredytów inwestycyjnych dla portu, dalszych losów Stoczni Gdyńskiej, koncesyj celnych, a dalej sprawę tegorocznych Targów Gdyńskich i t. p.

Na wszystkie zapytania udzielał odpowiedzi dyrektor Izby.

Następna konferencja prasowa na życzenie przedstawicieli prasy będzie poświęcona omówieniu zagadnień, dotyczących połączenia wolnej strefy w porcie oraz skutków dla portu gdyńskiego zawartego na początku stycznia br. porozumienia pomiędzy Polską a Gdańskiem w sprawie korzystania przez Polskę z portu gdańskiego.

INWESTYCJE W PORCIE GDYŃSKIM W ROKU 1936.

W przeciągu 1936 roku wykonano na terenie portu gdyńskiego następujące inwestycje:

W zakresie budowli morskich wybudowano 92 mb. nadwodnej konstrukcji na południowym odcinku falochronu wschodniego.

W dziale budowy ulic i dróg ułożono jezdni ulic i placów 16.700 m^2 i chodników betonowych 8.700 m^2.

W dziale wodociągów i kanalizacji wykonano sieci wodociągowej 1.470 mb., sieci kanalizacyjnej sanitarnej 310 mb. i sieci kanalizacyjnej deszczowej 1.070 mb.

W zakresie budownictwa naziemnego, tak kosztem Skarbu Państwa, jak i firm prywatnych wybudowano: magazyn bawełniany nr 9, dom biurowy w Strefie Wolnocłowej (w 70%), poczekalnię dla robotników w Strefie Wolnocłowej, garaże Urzędu Morskiego i mieszkania dla strażaków, warsztaty Urzędu Morskiego, Chłodnię śledziową przy nabrzeżu Angielskim, powiększenie gmachu Urzędu Morskiego, magazyn dla badania jaj eksportowych, poczekalnię dla robotników przy ul. Francuskiej, — elewator zbożowy, elektrownię parową „Gródek“ S. A., magazyn firmy Barcikowski, poczekalnię Żeglugi Przybrzeżnej, kantorek firmy „Poler“, przetwórnię owoców „Balta“, hangar dla budowy kutrów Morskiego Instytutu Rybackiego, dobudowę biur American Scantic Line, dobudowę magazynu śledziowego Morskiego Instytutu Rybackiego, dobudowę biur firmy „Bergenske“, rampę firmy „Pantarei“, rozbudowę Olejarni i biur firmy „Union“, wędzarnię „Temporyb“, dom dla robotników „Polskarob“, halę licytacyjną Gdyńskich Targów Owocowych w Chłodni Portowej, warsztat firmy „Giesche“, magazyn i biura firmy „C. Hartwig“, odchładzalnię jaj przy Chłodni Portowej, rampę przy Chłodni Rybnej, dom administracyjny przy elewatorze, transformatornię, wędzarnię „Syrena“. rozbudowę wędzarni Przem. Zakł. Rybn., poczekalnię dla robotników K. Sterby. rozbudowę wędzarni „Anglo-Scott“, rozbudowę wędzarni „Nordia-Hawe“, świetlicę Zw. Rezerwistów przy ul. Węglowej, magazyn i biura firmy Schenker i Ska, rozbudowę magazynu firmy „Emteha“, zakłady drukarskie B. Szczuki, pawilon (sklep) Anglo-Scott“.

Zainstalowano nowe urządzenie przeładunkowe: Na nabrzeżu Polskim ustawiono 2 dźwigi portalowe dla przeładunku drobnicy o nośności 1½ tony.

Na nabrzeżu Holenderskim ustawiono 4 dźwigi portalowe dla przeładunku złomu o nośności 3—5 ton.

Na nabrzeżu St. Zjednoczonych ustawiono 4 dźwigi półportalowe dla przeładunku drobnicy o nośności 3 t. oraz 1 dźwig f-my „Progress“ o nośności 7½ t. dla przeładunku węgla.

Poza tym powiększono tabor pływający o następujące jednostki: Holownik „Pollux“, motorówka pilotowa „Pilot V“, 2 szt. szkut denno-klapowych.

ZAMORSKI RUCH PASAŻERÓW W PORCIE GDYŃSKIM ZA ROK 1936.

Zamorski ruch pasażerów w porcie gdyńskim w roku 1936 wyniósł rekordową cyfrę 41.322 osób, z czego przyjechało 15.862 osób, a wyjechało 25.640 osób.

Ruch pasażerski w roku ubiegłym z poszczególnymi krajami przedstawiał się następująco:

PAŃSTWO	Przyjechało	Wyjechało	Ogółem
Anglia	981	3.563	4.544
Argentyna	57	1.281	1.338
Belgia	233	199	432
Brazylia	246	3.771	4.017
Birma	—	5	5
Dania	3.797	2.087	5.884
Estonia	23	15	38
Egipt	6	—	6
Finlandia	211	19	230
Francja	270	3.774	4.044
Hiszpania	17	—	17
Holandia	633	7	640
Kanada	155	110	265
Litwa	9	—	9
Łotwa	—	964	964
Marokko	—	1	1
Niemcy	42	10	52
Norwegia	87	17	104
Rumunia	503	—	503
Senegal	1	—	1
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.)	4.452	5.243	9.695
Szwecja	3.237	3.265	6.502
Urugwaj	—	1.073	1.073
Włochy	598	—	598
via W. M. Gdańsk	119	53	172
Z. S. R. R.	5	183	188
Razem	15.682	25.640	41.322

W porównaniu do 1935 r. ruch zamorski pasażerski wzrósł znacznie, gdyż zwiększył się o 16.319 osób. Wzrost ten tłumaczy się większą frekwencją morskich wycieczek turystycznych na m/s „Batory“ i „Piłsudski“ oraz ożywieniem ruchu emigracyjnego do Ameryki Południowej.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE GDYŃSKIM W GRUDNIU 1936 ROKU.

W miesiącu grudniu 1936 r. przepracowano godzin 20.855 minut 40 z zużyciem prądu 131.625 kWh i przeładowano 286.376 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy: w bieżącym roku 176%, w ubiegłym roku 153,8%, przyrost wynosi 22,2%.

NOWA LINIA REGULARNA Z GDYNI DO INDYJ BRYTYJSKICH.

Firma maklerska w Gdyni „Rothert & Kiłaczycki“ zgłosiła do Urzędu Morskiego w imieniu Towarzystwa Okrętowego D. D. G.

„Hansa" Bremen nową linię regularną utrzymującą stałą komunikację okrętową między Gdynią i Indiami Brytyjskimi do portów Chittagong-Rangoon.

Na linii tej kursować będą statki w odstępach 6 tygodniowych.

ZWIĘKSZENIE CZĘSTOTLIWOŚCI ODJAZDÓW NA LINIACH ŻEGLUGI POLSKIEJ DO ROTTERDAMU I ANTWERPII.

Na linii rotterdamskiej w grudniu, na linii zaś antwerpijskiej z początkiem stycznia rb. Żegluga Polska S. A. wprowadziła dodatkowo zafrachtowane statki: s/s Viksten i s/s Sollund. Prócz tego na linii do Antwerpii zafrachtowano jeszcze jeden statek, wobec czego częstotliwość odjazdów na tej linii jeszcze jest większa. Dotąd na obu liniach, jak wiadomo, kursowało po 2 statki, z odjazdami raz w tygodniu, obecnie na linii Gdynia — Gdańsk — Antwerpia i z powrotem do Gdyni odjazdy są 3 do 5-dniowe, na linii Gdynia — Gdańsk — Rotterdam i z powrotem do Gdyni odjazdy są 3 — 7-dniowe. Znaczenie zwiększenia częstotliwości odjazdów i przyjazdów dla interesentów ładunku jest tym większe, że obie linie służą również jako dowozowe i rozdzielcze dla obu wielkich portów: Antwerpii i Rotterdamu. Zwiększyła się przez wprowadzenie większej częstotliwości odjazdów — ilość statków „korespondencyjnych" dla dalekich linij i odpowiednio zmniejszył się przeciętny czas pozostawania towaru tranzytowego w Antwerpii i Rotterdamie.

Równocześnie zaznaczyć należy, że obie wzmocnione linie są *własnymi* liniami Gdyni, co zapewnia wielką regularność odjazdów i przyjazdów. Faktycznie rozkład Żeglugi Polskiej S. A. jest wykonywany w 100%, dając zupełną pewność uzyskania wynikającego z rozkładów połączenia przeładunkowego w Antwerpii i Rotterdamie, jak w kierunku wyjściowym, tak i wejściowym tych portów.

PODWYŻSZENIE TARYFY PRZEWOZOWEJ MORSKIEJ Z GDYNI-GDAŃSKA DO PORTÓW WSCHODNIEJ SZWECJI

Żegluga Polska S. A. w Gdyni i Svenska America Liniens, utrzymujące linie regularne pomiędzy Gdynią/Gdańskiem a portami wschodniej Szwecji zawiadomiły, że ze względu na zmianę taryfy przewozowej morskiej pomiędzy Gdynią/Gdańskiem a wspomnianymi portami Szwecji, według której stawki dotychczasowe podwyższone zostały o około 10%, począwszy od dnia 26 stycznia, obowiązujące dotąd stawki przewozowe tracą swoją ważność.

Jednak dla umożliwienia eksporterom wywiązania się z ich zobowiązań, opartych na dotychczasowych stawkach przewozowych, towary zgłoszone przed 26 stycznia do wysyłki przed dniem 15 lutego r. b., przyjmowane będą jeszcze na podstawie stawek dotychczasowych.

Począwszy od dnia 15 lutego r. b., wszelkie transporty do portów Wschodniej Szwecji przewożone będą wyłącznie na podstawie stawek przewidzianych nową taryfą.

CIEKAWY STATEK W PORCIE GDYŃSKIM.

W Gdyni rozpoczyna ładować węgiel na Daleki Wschód angielski statek „Jonic", o pojemności brutto 12.352 ton. Statek ten, już sprzedany na rozbiórkę do Japonii, został zbudowany w r. 1902, jest statkiem pasażerskim, mając 274 miejsc „turystycznych". Szybkość — 14 węzłów. Cena uzyskana przez sprzedawców za tonę brutto tego statku wyniosła 2 £ 11 s.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W IV KWARTALE 1936 ROKU.

Według informacji Referatu Statystycznego Komisariatu Rządu w Gdyni ruch budowlany w ostatnim kwartale 1936 przedstawiał się następująco:

W okresie od października do grudnia 1936 r. Komisariat Rządu udzielił 159 zezwoleń na budowę, z tego w październiku 93, w listopadzie 34 i w grudniu 32. Dla porównania podajemy, że w kwartale III rb. udzielono zezwoleń 224.

Rozpoczęto budynków w IV kwartale 1936 r. — 92, gdy w III kwartale rozpoczęto 107, a w IV kwartale roku 1935 — 179.

Budynki rozpoczęte i zakończone dzielimy na stałe i prowizoryczne.

Liczba budynków stałych, rozpoczętych w IV kwartale 1936 r. wynosi 37, gdy w III kwartale wynosiła 51, a w kwartale IV roku 1935 — 92.

Kubatura budynków stałych, rozpoczętych w IV kwartale wynosi 75 tysięcy m^3, gdy kubatura budynków, rozpoczętych w III kwartale wynosiła 110 tysięcy m^3, a w IV kwartale r. ub. — 257 tysięcy m^3.

Koszt budowy wszystkich budynków stałych, rozpoczętych w IV kwartale 1936 roku, według kosztorysów wynosi 2.138 tysięcy zł, gdy koszt budynków stałych, budowę których rozpoczęto w III kwartale wynosi 3.139 tysięcy złotych, a w IV kwartale 1935 r. — 8.405 tysięcy złotych.

Liczba budynków prowizorycznych, rozpoczętych w IV kwartale 1936 wynosi 55, podczas gdy liczba budynków prowizorycznych rozpoczętych w III kwartale 1936 r. wynosi 56, a w IV kwartale roku 1935 — 87.

Kubatura budynków prowizorycznych, rozpoczętych w IV kwartale r. ub. wynosi 14 tysięcy m^3, gdy w III kwartale 1936 r. wynosiła 13 tysięcy m^3, a w IV kwartale roku 1935 17 tysięcy m^3.

Koszt budowy budynków prowizorycznych, rozpoczętych w IV kwartale 1936 r. wynosi 223 tysięcy złotych, wobec 108 tysięcy złotych w III kwartale 1936 r. i 216 tysięcy złotych w IV kwartale 1935 roku.

Zakończono budynków w IV kwartale 1936 r. ogółem 103, gdy w III kwartale zakończono budynków 77, a w IV kwartale 1935 roku — 236.

Liczba budynków stałych, zakończonych w IV kwartale wynosi 40, gdy w III kwartale zakończono budynków stałych 34, a w IV kwartale 1935 r. — 102.

Kubatura budynków stałych, zakończonych w IV kwartale 1936 r. wynosi 78 tysięcy m³, gdy w III kwartale 1936 r. kubatura budynków stałych, zakończonych wynosiła 69 tysięcy m³, a w IV kwartale roku 1935 — 131 tysięcy m³.

Koszt budowy budynków stałych, zakończonych w IV kwartale roku 1936 wynosi 2.356 tysięcy złotych, gdy w III kwartale wynosi 13 tysięcy m³, gdy kubatura budynków roku 1935 — 4.043 tysięcy złotych.

Liczba budynków prowizorycznych, zakończonych w IV kwartale wynosi 63, gdy w III kwartale 1936 roku zakończono budynków 43, a w IV kwartale roku 1935 — 124.

Kubatura budynków prowizorycznych, zakończonych w IV kwartale 1936 roku wynosi 13 tysięcy m³, gdy kubatura budynków prowizorycznych, zakończonych w III kwartale 1936 r. wynosiła 9 tysięcy m³, a w IV kw 1935 roku 21 tysięcy m³.

Koszt budowy według kosztorysów budynków prowizorycznych, zakończonych w IV kwartale roku 1936 wynosi 185 tysięcy złotych, gdy koszt budowy budynków prowizorycznych, zakończonych w III kwartale 1936 roku wynosiło 95 tysięcy złotych, a w IV kwartale 1935 roku — 266 tysięcy złotych.

NOWE WŁADZE ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W czwartek, dnia 21 stycznia r. b. odbyło się posiedzenie Zarządu Głównego, podczas którego ukonstytuowało się Prezydium Związku na rok 1937 w składzie następującym:

Prezes: Tadeusz Marchlewski, Grudziądz
Wiceprezesi: Alojzy Ruchniewicz, Grudziądz
Dr Władysław Smoleń, Gdynia
Alojzy Melerski, Toruń
Stanisław Cylkowski, Bydgoszcz
Sekretarz: Adam Korzeniewski, Grudziądz
Skarbnik: Karol Piątkowski, Grudziądz.



RUCH STATKÓW W PORCIE ROTTERDAMU W ROKU 1936.

Rok ubiegły zaznaczył się w porcie Rotterdamu znacznym ożywieniem, przy czym do osiągnięcia tak pomyślnych rezultatów przyczyniły się wzmożone obroty portu zwłaszcza w drugiej połowie roku, gdy konkurencyjność tego portu wzrosła poważnie na skutek dewaluacji guldena holenderskiego.

Opublikowane ostatnio przez Izbę Przemysłowo-Handlową dokładne liczby, dotyczące ruchu statków w porcie w roku ubiegłym przedstawiają się w sposób następujący:

Zawinęło do portu w Rotterdamie oraz drobnych portów rzecznych, gospodarczo związanych z Rotterdamem 14.284 statki o łącznej pojemności 23.247.489 ton rejestr. netto, w tym samym okresie 12 miesięcy w roku 1935 zawinęło statków 12.813 o łącznej pojemn. 20.933.244 ton rejestrowych netto. Widzimy więc, że w roku 1936 zawinęło o 1471 statków więcej, pojemność zaś wzrosła o 2.314.245 ton rejestrowych netto, wzrost więc pod względem ilości statków wyniósł około 10%, pojemność zaś ogólna wzrosła o z górą 11%. Przeciętna pojemność statku w roku 1936 wyniosła prawie 1628 ton rej. netto, gdy w 1935 roku wynosiła 1.423 ton rej. netto.

WZROST RUCHU STATKÓW W HAMBURGU W R. 1936.

Ruch statków w Hamburgu w roku 1936 względem r. 1935 wzrósł o przeszło milion ton. Oto liczby dla czterech ostatnich lat:

Weszło do portu:

	liczba statków	ton rej. netto
1933	16.570	17.713.000
1934	16.706	18.432.000
1935	15.705	18.215.000
1936	16.721	19.217.000

Jest to porównanie z latami drugiej połowy kryzysu. Jednak ruch 1932 roku jeszcze nie jest przewyższony, najpomyślniejszy zaś rok 1929 ma jeszcze ruch o 2 mil. ton wyższy od ruchu 1932 roku.

RUCH STATKÓW W KOPENHADZE W ROKU 1936.

W ubiegłym roku weszło do portu w Kopenhadze 25.025 statków, o ogólnej pojemności 7.848.024 ton rej. netto, co oznacza wzrost ruchu względem roku poprzedniego o okrągło 6 procent.

KOPENHAGA JAKO PORT TURYSTYCZNY W ROKU 1936.

W ubiegłym roku ruch turystyczny z dalszych stron był w Kopenhadze bardzo ożywiony. Zawinęło z turystami statków obcych liniowych oraz „krążowników wycieczkowych" 71. Na statkach tych zwiedziło Kopenhagę 26.800 turystów, w tym Anglików 12.200, Polaków 3.800, Amerykan 2.800, Niemców 2.600. Zaznaczyć wypada, że Niemcy prócz tego przybywali na mniejszych statkach (46 przyjazdów), w ilości 26.000 osób.

Największe nasilenie ruchu przypadło na lipiec i sierpień. Wielkie statki turystyczne wydały na opłaty portowe, wyładunkowe, holowanie i na prowianty razem 372.000 koron.

Uruchomienie nabrzeża Langelinie przyczyniło się ogromnie do usprawnienia ruchu turystycznego w porcie, gdyż wielkie statki mogły być równorzędnie traktowane i ruch między każdym ze statków a miastem był swobodny. Posiadanie specjalnego nabrzeża dla ruchu turystycznego na wielkich liniowcach wyróżnia dziś Kopenhagę spośród innych większych portów.

FRANCUSKIE SUBWENCJE MORSKIE NA ROK 1937.

Subwencje dla marynarki handlowej we Francji są szacowane na r. 1937 na 912 mil. franków. Z tego przypaść ma na „Crédit Maritime" 29.500.000 frs., główną subwencję dla handlowej żeglugi 90 mil. frs., kompensatę za nowe ciężary socjalne 50.250.000 frs., linie Comp. Gen. Transatlantique 135 mil. frs., linie Brazylii i La Platy 32 mil. frs., linie Messageries Maritime na Bliski i Daleki Wschód i na Ocean Indyjski 265 mil. frs., linie Korsyki 14 mil. frs., subwencja dla rybactwa dalekomorskiego 14.400.000 frs.

ZWIĘKSZONE STATKI NA LINII HAVRE-GDYNIA W ROKU 1937.

W bieżącym roku Comp. Gen. Transatlantique wznawia w czerwcu letni ruch na linii Havre — Dover — Kopenhaga — Gdynia — Leningrad i z powrotem. Tym razem kursować będą większe jednostki: „Colombie" (13.000 br. t. r.), „Flandie" (8.570 t.) i „Bretagne" (10.170 t.)

ZEBRANIE MIĘDZYNARODOWEGO KOMITETU MORSKIEGO.

Comité Maritime International zbiera się w tym roku w Paryżu 18 maja i rozpatrywać będzie w jakiej mierze zeszłoroczne uchwały Komitetu zostały ratyfikowane przez poszczególne kraje. Uchwały te, ujęte w formę Międzynarodowych konwencyj dotyczyły spraw: zderzeń, ratownictwa, ograniczenia odpowiedzialności armatora, hipotek i pożyczek morskich, konosamentów (Hague Rules) i wyłączności (immunity) statków państwowych.

Głównym przedmiotem tegorocznych obrad będą referaty na tematy nowych proponowanych konwencyj, dotyczących spraw:

a) orzecznictwa cywilnego w sprawach zderzeń na morzu,

b) orzecznictwa w tejże sprawie,

c) aresztowania statków.

Poza tym konferencja tegoroczna zajmie się zagadnieniem bezpośrednich, czyli przelotowych, konosamentów (through bills of lading). Sprawa ta, o doniosłym znaczeniu praktycznym, dotąd jeszcze nie była przedmiotem szczegółowych obrad komitetu.

ZWYŻKA FRACHTÓW DRZEWNYCH.

Baltic and International Maritime Conference rozesłała swym członkom - armatorom i maklerom okólnik kopenhaskiego biura konferencji w sprawie stosowania w praktyce t. zw. „Baltwhite Timber Scheme 1937", wypracowanej przez konferencję, obejmującej stawki minimalne na drzewo z Bałtyku i Białego Morza, obowiązujące członków konferencji.

Okólnik zaleca brać znaczną nadwyżkę ponad stawkę minimalną schematu, podając przykłady zawartych kontraktów o stawkach wyższych od stawek minimalnych. Nadwyżki im dolny kontrakt, tym bywają większe, np. na czerwiec podany jest przykład stawki o 7 s 6 d. wyższej od minimalnej. Ale biuro konferencji stwierdza, że są to przykłady małych zwyżek rzeczywista zwyżka na dalsze terminy wynosić ma 75 do 100% stawek schematu.

Stosownie do „planu ograniczającego producentów miękkiego drzewa" ilości eksportowego drzewa dla poszczególnych krajów wywożących drzewo ustalone zostały na 1937 r. jak następuje:

Finlandia 1.005.000 std.; Związek Sowiecki 950.000 std.; Szwecja 820.000 std.; Polska 313.000 standartów. Rynek drzewny jest bardzo ożywiony w tym roku; tak Finlandia sprzedała już 650.000 std., Szwecja 350 tys. std. drzewa, ilości niezwykłe dla miesiąca stycznia.

WYKAZ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH REGIONALNYCH.

Powołane do życia w końcu grudnia roku zeszłego Komitety Regionalne Przywozowe otrzymują do podziału pomiędzy poszczególnych importerów t. zw. kontyngenty regionalne.

Kontyngenty te obejmują na razie artykuły następujące:

Z kontyngentów autonomicznych: szmaty, srebro, wełna prana i odpadki, kalafonia, korzeń ryżowy, piasawa, słoma ryżowa. Z Niemiec, Holandii, Szwecji, Norwegii, Danii, Anglii — tłuszcze zwierzęce surowe, tłuszcz kostny, tłuszcz i oleje roślinne i zwierzęce, tłuszcze i oleje uwodornione. Z Finlandii — tłuszcz kostny, tłuszcze i oleje roślinne i zwierzęce oraz Czechosłowacji — tłuszcz kostny, tłuszcz i oleje roślinne i zwierzęce oraz uwodornione. Z Belgii — tłuszcz kostny i tłuszcze oraz oleje roślinne i zwierzęce. Z Anglii — rodzynki, banany, herbata, korzenie, tkaniny wełniane i półwełniane, niedoprzęd surowy, przędza bawełniana. Z Danii — śrut sojowy. Z Francji — oliwa, sardynki, kalafonia. Z Grecji — koryntki, rodzynki, figi. Z Holandii — masło kakaowe (handlowe). Z Indyj Holenderskich pieprz i cynamon. Z Portugalii — kalafonia i konserwy rybne. Z Czechosłowacji — przędza wełniana, czesankowa, tkaniny bawełniane, bielizna pościelowa, stołowa, chustki do nosa, guziki porcelanowe i szklane, sieczka szklana, biżuteria jabłoniecka.

Nadto — izby przem.-handlowe prowincjonalne wydawać będą również pozwolenia przywozu na większość artykułów pochodzenia niemieckiego, w pierwszym rzędzie tych, które były wolne do przywozu do końca kwietnia 1936 r.

Możliwe jest, że listy artykułów dzielonych regionalnie zostaną rozszerzone.

PRZEPISY O FAKTURACH KONSULARNYCH W STANACH ZJEDNOCZONYCH A. P.

Wszyscy importerzy w Stanach Zjednoczonych są zobowiązani przedkładać razem z dokumentami wwozowymi duplikat czyli kopię faktury konsularnej „consular invoice". Ten duplikat faktury konsularnej, stosownie do instrukcji Biura Celnego (Bureau of Customs) winien być dołączony do oryginału faktury przy dokumentach wwozowych.

Przepisy powyższe dotychczas często nie były uwzględniane przez importerów. Urząd Celny zawiadomił w listopadzie 1936 r. importerów, że począwszy od dnia 2 stycznia 1937 r. urząd celny nie przyjmie dokumentów wwozowych, przy których nie będzie oryginału i duplikatu faktury konsularnej.

Dotychczas Urząd Celny praktykował przyjmowanie kaucji w wysokości dziesięciu dolarów od tych importerów, którzy nie przedstawiali duplikatu faktury konsularnej. Rozporządzenie, któreby zezwalało Urzędowi Celnemu (Collector of Customs) na kontynuowanie tej procedury nie zostało jeszcze wydane, wobec czego importer w razie nieprzedstawienia faktury konsularnej może się znaleźć począwszy od dnia 2 stycznia 1937 roku w takiej sytuacji, iż nie będzie mógł w ogóle oclić towaru.

IMPORT WYROBÓW CUKIERNICZYCH DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

Import cukierków do Stanów Zjednoczonych — (pozycja 1650 1 U. S. Taryfy Celnej — Sugar candy & confectionery — cło 40% od wartości) pochodzi — w kolejności cyfr co do wielkości — z: Anglii, Holandii, Łotwy, Estonii, Francji, Włoch, Niemiec; Hiszpanii, Austrii, Szwajcarii i innych krajów. W latach 1930 i 1931 import całkowity przedstawiał wartość około 1.000.000 dolarów rocznie, w następnych latach wykazuje on stały spadek: w r. 1935 import spadł do mniej więcej 500.000 dolarów i spadek jego trwa nadal. Polska figuruje w cyfrach importu na niewielkie sumy — po kilka tysięcy dolarów, najwięcej 7.000 dolarów w roku 1931.

Zmniejszanie się importu wynika z faktu, że popularność europejskich wyrobów cukrowych maleje wśród ludności amerykańskiej, która wymaga nowych i stale zmieniających się w smaku, wyglądzie i opakowaniu wyrobów, których dostarcza różnorodna produkcja amerykańska. Przy imporcie utrzymują się tylko znane i doskonałe specjalności angielskie (Toffees i Candies) holenderskie (Hopies), czekoladki i cukierki czekoladowe szwajcarskie (konsumcja nieznaczna) oraz nowości — austriackie i inne.

Większa atrakcyjność cukierków amerykańskich polega, jak wyżej wskazano, na ich ciągłej nowości, pomysłowości smaku, nowych składnikach, wyglądzie, formie, opakowaniu etc. Dlatego importerzy tej branży poszukują zawsze za granicą nowości, a nie interesują się importem już znanych gatunków, przy czym importowane wyroby muszą należeć do rodzajów przez produkcję amerykańską wcale niedostarczanych.

Wyroby polskie, specjalne, miałyby pewne widoki zbytu, m. in. stwierdzono zainteresowanie firm amerykańskich gatunkami takimi, jak: irysy mleczne, marmoladki owocowe, w cukrze i czekoladzie oraz „nowości". Import tych artykułów polskich mógłby osiągnąć pewną pozycję w przywozie do Stanów

Zjedn. A. P., o ile uwzględnione zostaną należycie wymagania miejscowe, oraz o ile ceny będą konkurencyjne.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU PAPIERU W ANGLII.

Na rynku angielskim zauważyć się daje znaczny wzrost cen na papier. Mimo tej tendencji eksport papieru z Polski do Anglii nie wykazuje natężenia odpowiedniego do wzrastających cen tego artykułu; w ostatnich miesiącach r. ub. cena na papier pakunkowy i na papier parafinowy wzrosła o Ł 1, względnie Ł 1.10.0 na tonie, a w ostatnich 2 tygodniach grudnia r. ub. posunęła się o dalszy Ł 1. Przy tym rynek angielski lub też możliwości reeksportu do kolonii są tak obszerne, że cała polska nadwyżka eksportowa z łatwością mogłaby być zaabsorbowana, naturalnie przy cenach, nie odbiegających od rynku światowego.

Równolegle z niedostatecznym rozwojem polskiego eksportu papieru dał się również zauważyć zupełny zanik eksportu celulozy, w szczególności na rynki zamorskie, który w swoim czasie odbywał się w pewnej mierze za pośrednictwem Londynu.

Pożądanym byłoby zwrócenie uwagi na zwiększone możliwości zbytu papieru w Anglii i rynkach kolonialnych z uwagi zwłaszcza na ich poważną zdolność absorbcyjną.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 STYCZNIA 1937 R.

ALGIER. Wydano szczegółowe przepisy, dotyczące opakowania, oznaczania i t. p. ziemniaków do sadzenia, importowanych do Algieru.

AUSTRALIA. Zmieniono stawki taryfy celnej odnośnie do bloków drzewnych, krokwi i t. zw. towarów metrowych, np. bort, taśm, knotów do lamp, wstążek i t. p.

Od podatku obrotowego (sales tax) uwolnione zostały przy imporcie do Australii: maszyny i narzędzia rolnicze, przyrządy do rybołóstwa, urządzenia i materiały potrzebne do nawadniania, odwadniania, wodociągów i kanalizacji, niektóre środki spożywcze, napoje i tytoń, olej rycynowy i z oliwek, olej mineralny, książki, druki i papier, materiały budowlane, naczynia i opakowania i in.

Z dniem 1 stycznia 1937 r. weszły w życie umowy handlowe między Australią a Francją, Belgią i Czechosłowacją, zawarte w rozmaitych okresach ub. roku. Umowy te przewidują m. in. udzielenie przez Australię tym państwom stawek taryfy pośredniej oraz związki w t. zw. „primage duty".

Zastosowanie stawek taryfy pośredniej odnosić się będzie nie tylko do wspomnianych krajów, z którymi umowy zostały zawarte, lecz do całego szeregu innych państw, posiadających z Australią umowy z klauzulą najwyższego uprzywilejowania, a między którymi, w oficjalnej publikacji „The Board of Trade Journal" z dnia 24 12 1936 r. i Polska jest wymieniona. W związku z powyższym, cały szereg polskich towarów może przy imporcie do Australii korzystać ze stawek znacznie zniżonych.

BELGIA. Zniesiono cło na przywóz filmowych taśm dźwiękowych.

BRAZYLIA. Wprowadzono szczegółową kontrolę przy przywozie maszyn do przędzenia bawełny.

COSTA RICA. Import wódek i pewnych gatunków win może być dokonywany tylko w naczyniach najwyżej 1-litrowych.

DANIA. W myśl ostatniego zarządzenia wszelkie osoby fizyczne lub prawne, posiadające za granicą wierzytelności bądź zobowiązania, mają obowiązek zgłosić dokładnie ich wysokość i rodzaj.

FRANCJA. Dekretem Prezydenta R. P. Francuskiej z dnia 4 I 37 został zabroniony eksport, jak również i reeksport z Francji skór surowych z jagniąt i kóz, objętych pozycją Ex 21, franc. taryfy celnej.

Istnieje projekt przedłużenia ustawy upoważniającej rząd do wprowadzania w drodze dekretów zarządzeń celnych z terminem do 31 12 37. Zwłaszcza zaś chodzi o umożliwienie rządowi wprowadzanie ceł wyrównawczych w wypadkach, jeśli cena towaru importowanego jest o 30 proc. niższa niż cena hurtowa analogicznego towaru we Francji.

Począwszy od 1 I 37 zniesiono stawki celne na różne produkty chemiczne.

Począwszy od nowego roku zmienione zostały stawki celne na miedź we wszystkich postaciach.

Od tej samej daty zmieniono dotychczasowy podatek obrotowy przywozowy na podatek ryczałtowy w wysokości 60 proc. od importowanych towarów.

Uległy zmianie z dn. 4 I 37 stawki celne na narzędzia żelazne lub stalowe i widły.

HISZPANIA. Rząd narodowy ogłosił, że wszelkie transakcje handlowe z za granicą, zawarte na terytorium zajętym przez rząd madrycki, nie będą uważane za prawne.

HOLANDIA. Z dniem 1 stycznia r. b. przedłużony został okres skontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

	Okres bazowy	Ustawowy przydział		Okres skontyngent.
Przędza lniana nieskręcana	1935 r.	50%	wagi brutto	6 mies.
Superfosfat	1 V 35-1 V 36	60%	„ „	4 mies.
Śruby żelazne	1933 r.	40%	„ „	6 mies.
Podstawy do izolatorów	1933 r.	100%	„ „	6 „
Papier:				
dachowy asfalt.	1933/34	90%	„ „	6 „
tapety	1933/34	90%	„ „	6 „
celofan	1933 r.	100%	„ „	6 „
drukarski i piśmienniczy	1933/34	80%	„ „	6 „
księgi kantorowe	1933/34	80%	„ „	6 „

luksusowy	1933/34	80%	wagi brutto 6 mies.
pakowy i filcowy	1933/34	80%	„ „ 6 „
wyroby z papieru	1933/34	80%	„ „ 6 „
Przewodniki elektryczne	1931/32	40%	„ „ 6 „
Ubrania skórzane i t. p.	1931/32	40%	„ „ 12 „
Szkło pakownicze	1931/32	20%	„ „ 12 „
Benzol	1935 r.	100%	wagi netto 6 „

W porównaniu z poprzednim okresem w warunkach skontyngentowania powyższych artykułów nie wprowadzono żadnych zmian.

IRAK. Żeby uniknąć niejasności w ustalaniu wartości towarów importowanych, parlament perski uchwalił dnia 3 11 36 ustawę, której treścią jest zasada, że wartość towarów importowanych oszacowana będzie według ceny cif danego artykułu.

W. P. IRLANDIA. Ustanowiono z dniem 2 b.m. nowe cło przywozowe na fosforan sodowy w wys. 33⅓% od wartości. Za osobnymi zezwoleniami przywóz może być bezcłowy.

KANADA. Przedpłatę cła na druki i materiały reklamowe, przeznaczone do Kanady, uiszczać należy przez nalepianie specjalnych znaczków celnych na wspomnianych przesyłkach.

Zwolniono od cła import filmów i płyt gramofonowych, mających charakter wychowawczy.

Przy imporcie tektury z włókien roślinnych dla celów izolacji, papieru woskowanego i siodeł rowerowych należy podawać kraj pochodzenia towaru.

PALESTYNA. Opłata akcyzowa od piwa wyrabianego i sprzedanego w Palestynie wynosi 10 milsów za każdy litr. Od tej opłaty, wzgl. opłaty celnej przy przywozie z za granicy zwolnione jest piwo, zamówione przez instytucje wojsk marynarskich, lądowych i lotniczych do ilości 34 litrów miesięcznie na każdego żołnierza.

SYRIA - LIBAN. Nastąpiło dalsze przedłużenie w stosowaniu przez Syrię klauzuli największego uprzywilejowania w stosunku do Niemiec z terminem na razie do 1 II 37.

SZWAJCARIA. Pobierane dotychczas dodatki do ceł zostały z 1 b.m. zniesione przy imporcie: kukurydzy, kiełków słodowych, płatków kartoflanych, mączki mięsnej, otrąb, mączki na paszę. Uchylono też cła dodatkowe na wszelkie artykuły, przeznaczone na paszę (m. in. siano, słoma, makuchy).

SZWECJA. Z dniem 12 b. m. obniżono opłatę przywozową na paszę (otręby, makuchy i t. p.).

TUNIS. W „Journal Officiel Tunisien" Nr 1. z dnia 1 b. m., opublikowany został dekret Rządu Tuniskiego, upoważniający Dyrektorów Spraw Ekonomicznych i Finansów do wydawania zarządzeń, by różne kategorie towarów, sprowadzanych do Tunizji z za granicy, zaopatrzone były w wyraźne napisy literami. łacińskimi, wskazujące kraj pochodzenia towaru.

Tenże dekret zarządza, by konserwy rybne i jarzyn, importowane z zagranicy, odpowiadały wyżej podanemu zarządzeniu.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem. winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Firma komisowa na Cyprze pragnie nawiązać kontakt z eksporterami wyrobów szklanych. emaliowanych, bawełnianych, guzików i papieru różnego rodzaju. E/970/3B/Kl.

Firma komisowa w Karachi (Indie Bryt.) nawiąże kontakt z eksporterami artykułów różnego rodzaju. E/797/46/3B/Kl.

Firma kanadyjska interesuje się importem chusteczek wełnianych na głowę oraz szalików wszelkiego rodzaju, bawełnianych, mieszanych, wełnianych i t. d. P/205/46/M.

Korespondent niemiecki firmy chińskiej pragnie nawiązać kontakt z polskimi fabrykantami wierzchnich skór na obuwie Box-calf oraz skór chromowych na pasy pędne. P/474/4C/M.

Firma amrykańska interesuje się zakupem rękawiczek wełnianych, mitynek oraz innej konfekcji do sportów zimowych. P/660/64/M.

Poważna firma południowo - afrykańska importowo - hurtowa interesuje się importem z Polski kurtek skórzanych ciemno - brązowych, trykotażu bawełnianego w rolkach oraz nici wszelkiego rodzaju. P/521/3B/M.

Firma belgijska interesuje się importem z Polski szalików tkanych. P/701/64/M.

Firma ajenturowa branży skórzanej w Finlandii poszukuje bezpośrednich kontaktów z polskimi fabrykami skór do wyrobu torebek damskich, rękawiczek damskich i męskich, wyrobów szewskich wszelkich gatunków, sztucznej skóry dla przemysłu samochodowego, introligatorskiego i t. p., cotton-moiré dla torebek damskich, tkanin z jedwabiu sztucznego dla potrzeb przemysłu torebkowego. P/840/58/M.

Firma angielska poszukuje eksporterów wszelkiego rodzaju wyrobów gipsowych, szklanych i alabastrowych, służących do dekoracji wnętrz. P/915/63/Sz.

Na rynku Malajskim istnieje zapotrzebowanie na słomiane ochraniacze do butelek. Za duży model cif Singapore cena wynosi ok. złotych 8.80 za tysiąc. za mały model zł 6,60 za tysiąc. P/405/59/Sz.

SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH.

Styczeń należy zawsze do najsłabszych miesięcy handlu śledziowego, gdyż po okresie świątecznym zastój jest tu szczególnie widoczny.

Wobec wysokich cen w Anglii na śledzie jarmuckie, nie czyniono żadnych zakupów z Gdyni. Nieznaczne tylko ilości tych śledzi nadchodzące do Gdyni pochodzą z dawniejszych transakcyj.

Śledzie holenderskie poszły w górę w Holandii, co się wiąże z dużymi zakupami Sowietów. Minął więc okres początkowy, gdzie można było śledzie solone nabyć tanio w Holandii z wielką korzyścią dla naszej gospodarki dewizowej. Okres ten nie mógł być niestety wykorzystany, gdyż firmy importowe nie otrzymały wtedy kontyngentów w dostatecznej ilości. Obecnie gdy śledzie holenderskie podrożały kontyngenty przydzielono, nie mogą być jednak zużyte one przez importerów.

Zbliżający się okres śledzi solonych z Norwegii, zależeć będzie od rozpoczętych połowów, zapowiadających się nieszczególnie, także i te gatunki będą miały tendencję zwyżkową.

Śledzie solone z polskich połowów na Morzu Północnym są już prawie wysprzedane, co świadczy o dobrym ich zaprowadzeniu na naszym rynku.

SPOSÓB USTALANIA CEN NA SZPROTY ŚWIEŻE.

Począwszy od 9 listopada ubiegłego roku, ceny na szproty ustala się co tydzień w poniedziałek z ważnością na dany rozpoczęty tydzień. Komisja cen składa się z przedstawicieli: a) *rybaków* tj. z dwu członków Zrzeszenia Właścicieli Kutrów, b) *wędzarń* (trzech członków sekcji wędzarnianej Związku Fabrykantów i Przemysłowców, oraz c) *jednego* przedstawiciela z Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich. W razie niezgodności przyjęto początkowo arbitraż Morskiego Urzędu Rybackiego, a po rezygnacji M. U. R. arbitraż wykonuje Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni od 27 XII ub. r. Dotychczas ceny kształtowały się za 50 kg szprotów świeżych, franco kuter rybacki: od 9 XI do 19 XII 1936 r. — 12.50 zł, od 20 XII 1936 do 10 I 1937 — 10,— zł, od 11 I do 17 I 1937 — 8,80 zł. od 18 I do 24 I 1937 — 12,— zł, od 25 I do 30 I — 10,— zł.

NOTOWANIA CEN.

W porcie rybackim w Gdyni płacono z początkiem stycznia w złotych za śledzie solone importowane, oraz z polskich połowów, f-co wagon, za 1/1:

„Mewa" polskie połowy:

jarmuckie FF: smolmatis 68, matis 68, matfull 68, T. B. 50, spent 60; jarmuckie mleczaki: matis 84, matfull 84.

Importowane jarmuckie:

trójka: smollmatis 76.50, matis 76,50, I. trade: smolmatis 75, matis 76, spent 63; ordinary: smolmatis 71, matis 70, spent 62.

Importowane szkockie:

trójka-Wick-Stronsay: matis 86, matfull 86; I. trade Wick-Stronsay: smolmatis 80, matis 80, matfull 80, crown matis 78, medium 77, crown spent 61, spent 64; matiesy Wick-Lerwick: za 2/2 medium i large: brak. selected 115.

Importowane holenderskie:

smolmatis 67, matis 67, matfull 68: A. T. „Mewy" smolmatis 67. matis 68, matfull 68.

Islandzkie:

oryginalne 68, zeszłoroczne FAXA 30; z połowów norweskich: 67. t. zw. myte 50.

Norweskie:

Slomatiesy 50, Schneidehering 86, Sloo 43.

WYSTAWA PRÓB I WZORÓW PRODUKCJI POLSKIEJ W SZWECJI.

Z inicjatywy Państwowego Instytutu Eksportowego przy współudziale Poselstwa R. P. w Sztokholmie oraz Szwedzko-Polskiej Izby Handlowej, zorganizowana zostanie w drugiej połowie kwietnia br. wystawa prób i wzorów produkcji polskiej w Sztokholmie. Istniejące niewątpliwie tendencje rozwoju eksportu naszego do Szwecji hamowane są w znacznej mierze słabą orientacją ze strony tamtejszych firm importowych co do możliwości nabywania towarów polskiego pochodzenia, ich rodzajów, cen, możliwości konkurencyjnych, zakresu dostaw itp. Wynika stąd uzasadniona celowość zorganizowania powyższego pokazu, który po kilkudniowej ekspozycji na terenie Sztokholmu przewieziony zostanie do Göteborga i wreszcie zademonstrowany w Malmö.

Doświadczenie uczy, że największe znaczenie z punktu widzenia gospodarczego mają pokazy o charakterze ściśle handlowym, a więc próby kupieckie poparte materiałami orientacyjnymi, w szczególności zaś cenami odpowiednio skalkulowanymi. Tak też pomyślany jest pokaz prób i wzorów produkcji polskiej w Szwecji, który obejmie między innymi artykułami: len, nasiona, strączkowe, towary konfekcyjne, galanterię skórzaną, guziki, przędzę, towary tekstylne, forniery, szkło, naczynia kuchenne, artykuły sanitarne itd. Wszelkie szczegóły co do organizowanej imprezy wystawowej otrzymać mogą zainteresowane firmy w Państwowym Instytucie Eksportowym.

UDZIAŁ POLSKI W TARGACH KOLUMBIJSKICH.

W okresie od 20 grudnia ub. r. do 20 stycznia rb. odbyły się w Baranquilli targi, których otwarcie połączone było z uroczystą inauguracją nowego portu oraz z wielką wystawą rolniczą. Z inicjatywy Państwowego Instytutu Eksportowego szereg polskich firm eksportowych wzięło udział w wystawie.

Wystawa produktów polskich miała bardzo wielkie powodzenie i zostało udzielonych wiele zamówień przeważnie na wyroby włókiennicze, przemysłu chemicznego oraz na metale i wyroby metalowe. Wielkim złotym medalem zostały nagrodzone Lasy Państwowe, f-ma „Plywood", „Unia" w Grudziądzu — zapługi, „Silesia" za naczynia emaliowane, Spółka akc. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich — za elektrody, „Szczakowa" — za płyty „Suprema", „Strem" — za klej, „Królewska Huta" — za blachy, „Mewa" — za kapsle, „Społem" za wódki i „Scheibler i Groman" w Łodzi za tkaniny bawełniane. Należy zaznaczyć, że w Kolumbii w Baranquilla znajduje się stała wystawa próbek tych artykułów, które mają zbyt na tamtejszym rynku.

KRONIKA

OBCIĄŻENIA PRZY IMPORCIE KAWY I HERBATY.

Według informacyj tutejszych firm importowych, koszty związane z uzyskaniem pozwolenia przywozu na kawę i herbatę wynoszą obecnie:

19,50 zł od 100 kg kawy brazylijskiej plus 60—80% ceny cif z tytułu kosztów transakcyj wiązanych,

35,50 zł od 100 kg kawy niebieskiej z kontyngentu,

35,50 zł od 100 kg kawy niebieskiej plus 50—85% ceny cif tytułem kosztów, gdy chodzi o transakcje wiązane,

45,00 zł od 100 kg herbaty z kontyngentu,

45,00 zł plus 50—96% wartości towaru cif od 100 kg herbaty z Indyj Holenderskich w transakcjach wiązanych.

Przy imporcie herbaty w transakcjach wiązanych z Indyj Brytyjskich, koszty poza stałą opłatą 45,00 zł od 100 kg wynoszą 50—85% wartości towaru cif.

Koszt własny loco Gdynia za towar oclony wynosi obecnie zależnie od gatunku i kraju pochodzenia towaru:

3,28—4,70 zł za 1 kg kawy surowej z kontyngentu normalnego,

4,03—6,40 zł za 1 kg kawy surowej w transakcjach wiązanych,

10,50—12,00 zł za 1 kg herbaty z kontyngentu normalnego,

12,60—15,00 zł za 1 kg herbaty w transakcjach wiązanych.

JAKIE PRZYDZIAŁY NA KAWĘ I HERBATĘ OTRZYMAŁY FIRMY GDYŃSKIE W R. 1936.

Według prowizorycznych obliczeń firmy gdyńskie otrzymały w roku ubiegłym (1936) ogółem następujące przydziały na kawę i herbatę:

kawy — 350.313 kg, w tym z kontyngentów normalnych — 259.362 kg,
w transakcjach wiązanych — 90.951 kg,

herbaty — 56.479 kg, w tym z kontyngentów normalnych — 38.270 kg,
w transakcjach wiązanych — 18.209 kg.

Firmy w okręgu Izby (Bydgoszczy, Chojnicach, Grudziądzu i Toruniu) otrzymały razem w zeszłym roku zezwoleń przywozowych na:

kawę — 61.000 kg, w tym w transakcjach wiązanych — 33.745 kg,

herbatę — 2.791 kg, w tym w transakcjach wiązanych — 441 kg.

Ogółem okręg Izby otrzymał pozwoleń przywozu na kawę na około 411 ton, a na herbatę na około 56,2 ton.

Co się tyczy stosunku przydziałów dla firm gdyńskich w odniesieniu do ogólnie wydanych pozwoleń przywozu w roku 1936, to do tej sprawy powrócimy w jednym z następnych numerów naszego Biuletynu.

NOWY TRANSPORT KAWY.

Dnia 28 stycznia m/s „Batory" przywiózł z New Yorku 100 worków kawy z Ameryki Środkowej, wagi około 6000 kg.

ZAPASY POMARAŃCZ W GDYNI.

Według stanu z dnia 26 stycznia br., zapasy pomarańcz w porcie gdyńskim wynosiły razem około 65.000 skrzyń. Na pomarańcze hiszpańskie wypada około 25.000 skrzyń, a na włoskie i palestyńskie około 40.000 skrzyń. Zapasy te powiększą się znacznie po nadejściu nowych transportów między 1—5 lutym w ilości 64.000 skrzyń, a to dlatego, że zbyt pomarańcz jest słaby.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 15 stycznia br. zawinął do portu s/s „Smaland", którym nadeszło dla Gdyni:

z Pireusu	16.500 kg rodzynek
z Calamaty	35.500 kg koryntek,
z Istambułu	4.200 kg orzechów,
z Candii	8.400 kg rodzynek.

Dla Gdańska nadeszło z Calamaty 8.800 kg fig i koryntek.

Dnia 22 stycznia nadszedł do Gdyni s/s „Linda" z ładunkiem 668.100 kg cytryn i pomarańcz włoskich.

S/s „Isa" wyładował w Gdyni dnia 23 stycznia b. r. 33.700 kg rodzynek i sułtanek tureckich, które nadeszły z Izmiru.

OCZEKIWANE TRANSPORTY POMARAŃCZ.

Między 1 a 5 lutym nadejdą do Gdyni większe transporty pomarańcz hiszpańskich. Ogółem nadejdzie 64.000 skrzyń pomarańcz i to:

s/s „Katowice" przywiezie 28.000 skrzyń, s/s „Jutta" przywiezie 23.000 skrz., s/s „Ester" przywiezie 13.000 skrzyń.

CENY POMARAŃCZ PALESTYŃSKICH.

W jednym z poprzednich numerów naszego Biuletynu omówiliśmy szczegółowo kwestię wyższych cen pomarańcz palestyńskich dla Polski niż dla innych krajów. Sprawa ta bynajmniej nie została dotychczas wyjaśniona i tak jak dawniej tak i obecnie importerzy polscy muszą płacić eksporterom pa-

lestyńskim za skrzynię pomarańcz o 3—4 sh. więcej niż importerzy innych krajów. Na dowód, że twierdzenie nasze nie jest gołosłowne, przytaczamy notowania giełdy londyńskiej, która np. w dniu 20 stycznia notowała maksymalne ceny sprzedaży od 8—10/9 sh. za skrz. zależnie od wielkości i gatunku pomarańcz, a importerzy polscy wciąż jeszcze płacą za odnośne kalibry towaru 12—14 sh. za skrz. O ile weźmie się jeszcze pod uwagę okoliczność, że do Polski są wysyłane pomarańcze jakościowo gorsze i ceny podane są cenami fob, tj. do cen tych dochodzą jeszcze koszty frachtu morskiego w wysokości 2/6 sh. od skrzynki, to upośledzenie importerów polskich stanie się jeszcze bardziej wymowne.

SYTUACJA NA RYNKU OWOCOWYM.

Na rynku polskim sytuacja na pomarańcze hiszpańskie kształtuje się niepomyślnie. Pomarańcze hiszpańskie, które nadeszły jako clearingowe, zakupywane były drogo i kiedy równocześnie nadeszły inne partie, na które przyznane zostały importerom dewizy — nie mogły utrzymać się na jednolitym poziomie i ceny ulegały częstym wahaniom.

W tym samym czasie importerzy polscy otrzymali transporty pomarańcz włoskich z transakcyj wiązanych, wskutek czego na rynku znalazły się poważne ilości towaru przy równoczesnym słabym zainteresowaniu i to wpłynęło początkowo na nierówne kształtowanie się cen, następnie na znaczny spadek.

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (28 I 37)

Widoki poprawy sytuacji w handlu towarów kolonialnych, które zarysowały się w poprzednim okresie sprawozdawczym nie ziściły się. Zwiększone zapotrzebowanie ze strony kupców krajowych na towary kolonialne było tylko poprawą chwilową, gdyż tendencja w branży kolonialnej hurtowej jest nadal spokojna, a nawet bardzo słaba. Obroty firm importowych maleją z dnia na dzień i o ile stan ten potrwa dłuższy czas, niektóre przedsiębiorstwa importowe nie przetrzymają kryzysu i będą musiały się zlikwidować.

Kawa surowa:

Popyt na kawy brazylijskie bardzo duży. Zapotrzebowanie z braku dowozu dostatecznej ilości kawy nie może być w żaden sposób pokryte nawet w 75%. Obroty w tym artykule utrudniają a nawet wprost uniemożliwiają obecne warunki importowe. Ceny zakupu kawy wahają się obecnie: za 50 kg „Rio“ 7 — sh 38 do 39, Santos — 52—61 sh, zależnie od gatunku kawy. Koszty własne loco Gdynia (po ocleniu) wynoszą obecnie od 4,03—6,40 zł na kg.

Obecne ceny transakcyjne przy sprzedaży większych ilości i odbiorze kawy z magazynu gdyńskiego są następujące: za 1 kg „Rio“ 7 zł 4,25—4,35; „Rio“ 6 zł 4,30—4,40; „Santos“ zł 4,90—5,00, kawa meksykańska — 5,20—5,30 zł, Maragogype 5,90 zł, Guatemala — ceny bez zmiany. Na kawy brazylijskie przewiduje się zwyżkę cen.

Herbata:

Dowozy większe ponad zapotrzebowanie. Gorączka herbaciana przeszła. Zbyt do kraju trudniejszy. Importerzy wskutek napływu nowych transportów herbaty, zmuszeni są szukać sobie odbiorców na towar zalegający, podczas, gdy dawniej odbiorcy czukali importerów herbaty. Ceny sprzedaży kształtują się obecnie następująco: Sumatra 14,10—14,20 zł za kg, Ceylon — 14,50—14,60 zł za kg. Ceylon lepszy 15,00—15,20 zł za kg.

Korzenie:

Ceny na pieprz na rynku zagranicznym zwyżkują. Na rynku krajowym ceny bez zmiany, t. j. cena na pieprz czarny waha się nadal w granicach 5,00—5,10 zł za kg. Cynamon „Lignea“ sprzedawany jest po cenie zł 6,25 do 6,40 zł za kg, cynamonu gat. „Vera“ — brak. Podaż ziela angielskiego mała, odczuwa się brak tego artykułu. Cena na ziele 7,40—7,50 zł za kg.

Owoce suszone:

W owocach suszonych panuje stagnacja, pomimo nadchodzącego sezonu wielkanocnego. Na sułtanki zapotrzebowanie bardzo słabe. Na rodzynki elemskie popyt nieco lepszy. Artykuł ten sprzedaje się po cenie zł 1.90 za kg.

Ziarno i masło kakaowe:

Ziarno „Accra“ na rynkach zagranicznych nieco zniżkowało. Obecna cena zakupu wynosi 58—60 sh. za 50 kg. Czy zniżka utrzymana będzie przez okres dłuższy, trudno przewidzieć. Towar oclony — ziarno „Accra“ sprzedaje się po zł 2,50—2,70 za kg. Zainteresowanie na masło kakaowe duże. Cena 4,60, 4.70 zł za kg.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 15 do 30 stycznia br. przedsiębiorstwa aukcyjne wystawiły łącznie około 8.000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich. Z tego około 6.000 skrzyń ze s/s „Liguria“ wystawione było na licytację z polecenia firmy „Bergenske“, ponieważ towar, przeznaczony dla importerów, nie został wykupiony. Całą tę partię sprzedano po 69—88 gr za 1 kg. Towar był częściowo zepsuty. Z pozostałych ilości przypada 400 skrzyń na pomarańcze hiszpańskie „Navels“ w skrzyniach po 30 kg, których sprzedano 100 skrzyń po 1,— do 1,05 zł za 1 kg. Dalsze partie pomarańcz hiszpańskich sprzedano w ilości ca 1.000 skrzyń w cenie 85 do 90 gr za kg.

Pomarańcz palestyńskich wystawiono 2.165 skrzyń, z czego 129 skrzyń przypada na towar nieclony. Towar clony został sprzedany po 1,10—1,19 zł za 1 kg netto.

Mandarynek hiszpańskich wystawiły aukcje łącznie 1.500 klatek. Towar został w całości wycofany, z powodu braku nabywców. W dalszych partiach oddano do przetargu 632 skrzyń cytryn włoskich, z których 532 skrzyń sprzedano. Za skrzynię płacono 34—35 zł. Z wystawionych 55 skrzyń grapefruitów zostało sprzedanych 30 skrzyń — 20 po 35 zł i 10 po 24 zł za skrzynię (towar nieclony).

Na jednej z aukcyj w tym okresie wystawiona została herbata w ilości 40 skrzyń — 1.700 kg. Towar sprzedano, osiągając 13,25 zł za 1 kg. Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

wystawiły na aukcji dnia 20 stycznia br. 1.301 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 300 skrzyń pomarańcz hiszpańskich „Navels", 1.200 skrzyń pomarańcz palestyńskich oraz 632 skrzyń cytryn włoskich. Z powyższych ilości sprzedano 400 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, uzyskując 87—90 gr za 1 kg netto. Pomarańcze palestyńskie sprzedano wszystkie. Za 1 kg netto płacili nabywcy 1,18-1,19 zł Pomarańcze hiszpańskie „Navels" wycofano. Cytryn włoskich sprzedano 532 skrzyń. Za skrzynię płacono 34—35 zł.

Następny przetarg odbył się dnia 28 stycznia przy udziale około 60 kupców. Na tym przetargu wystawił aukcjonator ca 4.500 skrz. pomarańcz hiszpańskich, oddanych mu przez firmę „Bergenske" na licytację z powodu niewykupienia towaru przez importerów. Całą partię sprzedano po 69—88 gr za 1 kg netto. Na tej samej aukcji wystawiono 100 skrzyń pomarańcz hiszpańskich „Navels", które sprzedano po cenie 1,00—1,05 zł za kg.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

na aukcji dnia 18 stycznia b. r. wystawiły 500 skrzyń pomarańcz i 500 klatek mandarynek hiszpańskich, 251 skrzyń pomarańcz palestyńskich, z tego 129 towar nieclony oraz 55 skrzyń grape-fruitów palestyńskich. Pomarańcze hiszpańskie sprzedano w całości po 85—87 gr za 1 kg. Mandarynki wycofano. — Sprzedano całą wystawioną partię pomarańcz palestyńskich. Towar oclony po 1.10—1,13 zł za 1 kg netto — nieclony po 24 zł za 1 skrzynię.

Sprzedano 30 skrzyń grape - fruitów — 20 oclonych po 35 zł, 10 nieclonych po 24,— zł za 1 skrzynię. Udział w przetargu wzięło około 15 kupców.

Dnia 28 stycznia na aukcji wystawiono 1.340 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, oddanych aukcjonatorowi do sprzedaży przez firmę „Bergenske" wskutek niewykupienia towaru przez kupców, dla których towar nadszedł. Towar był w stanie nadpsutym, jednak całą wystawioną partię sprzedano. Za 1 kg netto płacili nabywcy po 75—79 gr. Jako dalszą partię wystawiono 1.000 klatek mandarynek hiszpańskich, które aukcjonator musiał wycofać, ponieważ oferowano cenę niższą od cła (4 zł).

Pomarańcze palestyńskie, które wystawiono w ilości 714 skrzyń — sprzedano — uzyskując 1,10 zł za kg. Wystawione 25 skrz. grape-fruitów wycofano. 40 skrzyń herbaty — 1.700 kg, które aukcje otrzymały w transakcji wiązanej, sprzedały po 13,25 zł za 1 kg. Na aukcji było około 90 kupców.

KRONIKA ZAGRANICZNA

WŁOCHY.

Rynek włoski notuje ostatnio poważną zniżkę cen pomarańcz i mandarynek wskutek silnej konkurencji Hiszpanii. Sytuacja na rynku hiszpańskim przedstawia się obecnie w ten sposób, że eksporterzy hiszpańscy starają się prawie za wszelką cenę zbyć towary, byle otrzymać za niego dewizy. Wpływa to ujemnie na kształtowanie się cen na innych rynkach.

Ostatnie ceny migdałów:

słodkie w workach	1.280 lir. 100 kg
słodkie przebierane w work.	1.310 lir. 100 kg
w skrzynkach po 12,5 kg	1.400 lir. 100 kg

Ceny orzechów włoskich utrzymują się na wysokim poziomie z tendencją zwyżkową.

Pistacje nie znajdują zupełnie zainteresowania. Ostatnie notowania cen za 100 kg netto:

„Primissima A" w skrzynkach	3.150 lirów
inne gatunki w skrzynkach	3.075 lirów

EGIPT.

Od kilku lat obserwujemy stały rozwój eksportu egipskich owoców południowych. Najpierw należy wspomnieć o szybkim rozwoju plantacyj owoców. W roku 1926 plantacje obejmowały ogółem ca 3.500 ha podczas, gdy dzisiaj zajmują około 11.000 ha.

W r. 1931 Egipt eksportował 120 skrzyń pomarańcz i 500 skrzyń mandarynek.

W następstwie zamieszek w Palestynie i wojny domowej w Hiszpanii, Egipt w ostatnim sezonie eksportował poważne ilości pomarańcz i mandarynek. Około 35.000 skrzyń pomarańcz i 260.000 skrzyń mandarynek. Eksport ten wzrósł nie tylko wskutek tego, że przez pewien czas nie było na rynkach dwóch najpoważniejszych konkurentów, lecz wskutek dobrze pomyślanej propagandy.

Należy się spodziewać, że sezon tegoroczny, który przypada na połowę listopada da jeszcze lepsze rezultaty, zwłaszcza, że Ministerstwo dla Handlu przyznało duże kredyty dla eksporterów w formie subwencji.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 15 lutego 1937 r. | NR 3

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Inwestycje Morskie w budżecie na rok 1937-38 i w 4-letnim planie inwestycyjnym

Niezmiernej wagi sprawa finansowania z funduszów państwowych działalności gospodarczej na odcinku morskim była w ciągu ostatnich tygodni dwukrotnie szczegółowo omówiona przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu Antoniego Romana podczas obrad Komisji Budżetowej Sejmu: po raz pierwszy w dniu 28 stycznia przy obradach nad budżetem Ministerstwa i po raz drugi w dniu 3 lutego przy szczegółowym uzasadnianiu 4-letniego planu inwestycyjnego.

Wobec wagi, jaką mają dla pracy na odcinku morskim oba te przemówienia, uważamy za wskazane przytoczyć z nich ustępy, odnoszące się do finansowania działalności państwa na tym odcinku.

Budżet Ministerstwa Przemysłu i Handlu preliminowany został po stronie wydatków na ogólną sumę zł 50.100 tys., z czego na wydatki zwyczajne ok. zł 31.495 tys. i nadzwyczajne ok. zł 18.605 tys. zł.

„Tę łączną sumę wydatków zwyczajnych i nadzwyczajnych — powiedział p. Minister Roman — należy jednak rozdzielić również i na: 1) **wydatki, związane ze sprawami morskimi — ok. zł 28.300 tys., czyli 56,49% całego budżetu,** 2) wydatki na popieranie produkcji przemysłowej i obrotów handlowych — zł 10.194 tys., czyli 20,30%, 3) wydatki na urzędy podległe Ministerstwu Przemysłu i Handlu (wojewódzkie wydziały i oddziały przemysłowe oraz referaty przemysłowe w starostwach, urzędy: Patentowy, Miar, Górnicze, Probiercze oraz Instytut Geologiczny) — zł 5.232 tys. czyli 10,44%, 4) wydatki Zarządu Centralnego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, nie wymienione wyżej — a więc wydatki na normalne utrzymanie i urzędowanie 10 departamentów i biur, instytutów: Koniunktur Gospodarczych i Cen oraz Eksportowego, Kolegium Górniczego i Biura Delegata przy Komisarzu Generalnym w Gdańsku — ok. zł 6.374 tys., czyli 12,72% całego budżetu.

Z podanej poprzednio sumy ok. zł 18.605 tys. na wydatki nadzwyczajne **gros, bo ok. zł 18.390 tys., czyli 98.84%, wynoszą wydatki nadzwyczajne morskie** — tak na rozbudowę floty handlowej i rybackiej, jak i na budowę portu w Gdyni i jego urządzeń w szerokim tego słowa znaczeniu oraz na Szkołę Morską.

Cały budżet morski (tak zwyczajny, jak i nadzwyczajny) jest częścią 10-letniego planu finansowego obsługi inwestycyj, wydatków bieżących i dawnych zobowiązań żeglugowych, portowych i rybackich. Poza tym pragnę podkreślić, że rozbicie wydatków i dochodów Urzędu Morskiego (dział 6) na dwie zasadnicze grupy (rozdziały): administrację morską i port w Gdyni, jest krokiem w wyodrębnieniu i usamodzielnieniu portu gdyńskiego.

Wydatki w działach 6, 7 i 8 są to specjalne wydatki morskie — tak administracji morskiej (roboty pogłębiarskie, wydatki nawigacyjne, latarnie morskie, roboty leśne), jak i wydatki eksploatacyjne Zarządu Portowego, wydatki specjalne Urzędu Rybackiego, wreszcie wydatki na internat, statek szkolny i pomoce naukowe w Szkole Morskiej."

Mówiąc o dochodach Ministerstwa, preliminowanych na rok 1937/38 ogółem w sumie zł 25.501 tys., p. Minister Roman podkreślił

wzrost dochodów w dziale 6 — Urząd Morski z zł 6.778 tys. w r. 1934/35 do zł 8.160 tys. w roku 1937/38, co zdaniem jego „jest częściowym choćby obrazem rozwoju naszego portu w Gdyni, ruchu statków, wzrostu ładunków i pracy dźwigów — tych dźwigów, które są symbolem pracy w porcie".

Podczas omawiania 4-letniego planu inwestycyjnego w dniu 3 lutego Pan Minister Roman w sposób następujący uzasadnił sumy przeznaczone na inwestycje morskie:

Na inwestycje morskie składa się: prowadzenie dalszej rozbudowy portu w Gdyni oraz w Wielkiej Wsi, przystani w Pucku i Jastarni, jak też inwestycje, związane z rybołówstwem morskim.

Czteroletni program portowy przewiduje wykonanie nowych inwestycyj portowych na sumę 33.735.000 zł.

Port gdyński w obecnym jego stanie, aczkolwiek z konieczności przerabia przypadający mu w udziale przeładunkowy obrót, posiada jednak liczne braki, wobec czego nie może zaspakajać stawianych mu przez życie gospodarcze wymagań. Projektowane inwestycje mają więc na celu usunięcie istniejących braków przez usprawnienie i potanienie pracy portu. Dzielą się one na dwie zasadnicze grupy: a) budowle wodne i b) urządzenia portowe oraz dla bezpieczeństwa żeglugi.

Na budowle wodne przewiduje się użycie 17.610.000 złotych.

Na inwestycje w tej grupie składają się: rozbudowa falochronów, pobłębianie nabrzeży dla przeładunku węgla, przedłużenia mola pasażerskiego i zapoczątkowanie budowy kanału przemysłowego. Jedną z najpilniejszych potrzeb portu gdyńskiego jest stworzenie terenów dla przemysłu portowego. Brak takich terenów uniemożliwia powstanie w Gdyni takiego przemysłu, a zgłaszane w tym kierunku zapotrzebowania nie mogą być zaspakajane. W związku z tym, program inwestycyjny przewiduje zapoczątkowanie budowy kanału przemysłowego, co stworzy nowe tereny dla przemysłu, wielkości ca 50 h.

Urządzenia portowe i dla bezpieczeństwa żeglugi przewidują użycie 13.405.000 zł.

Wyposażenie portu gdyńskiego w niezbędne urządzenia pozostało daleko w tyle za rozbudową portowych budowli hydrotechnicznych. W wyniku tego niektóre zupełnie wykończone i gotowe do eksploatacji nabrzeża, jak np. **Czechosłowackie i Rumuńskie, stanowiące 60 proc. całości nabrzeży strefy wolnocłowej,** są zupełnie pozbawione magazynów i dźwigów. Sieć komunikacyjna jest niedostatecznie rozbudowana i posiada liczne braki, nabrzeża są przeważnie niezabrukowane itp. Na inwestycje w tej grupie składają się: roboty przy budowie magazynów, dźwigów i urządzeń przeładunkowych, budowa dróg, ulic, torów kolejowych oraz innych urządzeń, służących celom eksploatacji portu.

Poza inwestycjami w porcie gdyńskim program inwestycyjny zawiera również pewną grupę robót na wybrzeżu morskim, na ogólną kwotę 4.740.000 zł. Inwestycje tej grupy przewidują wykonanie robót w porcie rybackim w Wielkiej Wsi, ubezpieczenie brzegu morskiego oraz budowę przystani i urządzeń w portach rybackich, jak Puck, Jastarnia i inne.

Jedną z ważniejszych inwestycji tego działu jest projekt budowy kanału, łączącego port Wielka Wieś z zatoką Pucką. Wybudowanie tego kanału kosztem ok. 3.000.000 zł, przyczyni się zarówno do rozwoju rybołówstwa dalekomorskiego, jak i rozwoju przemysłu rybnego w miejscowościach położonych nad zatoką Pucką, jak Swarzewo, Puck i Rewa.

W bieżącym zaś roku z kwoty 5 milionów zł, przeznaczonych na inwestycje morskie, przewiduje się użyć na inwestycje portowe zł **3.350.000**, a. m. na budowle nadziemne, na budowę dróg, wiaduktów itp., na urządzenia przeładunkowe, na instalacje i tabor, na roboty na wybrzeżu morskim. Niezależnie od omawianej kwoty 3 mil. 350.000 zł, będzie ponadto przeznaczone w bieżącym roku na bieżące inwestycje morskie zł 453.180, preliminowane w budżecie Ministerstwa Przemysłu i Handlu, oraz część robót zostanie wykonana na kredyt na kwotę zł ok. 4.400.000.

Ogółem zatem w bieżącym roku inwestycje portowe zostaną wykonane na łączną kwotę zł **8.205.180.**

Gospodarcza celowość powyższych inwestycji jest powszechnie znana i zrozumiała. Wystarczy stwierdzić, że wysokość oszczędności, jaką zyskaliśmy w naszym bilansie płatniczym z tytułu skierowania towarów na porty polskie w okresie od 1922 do 1935 r., należy szacować, licząc przeciętnie 20 zł od tony na ca 2 miliardy 430 milionów zł. To zatem, tak wszechstronnie korzystne, oddziaływanie własnego portu na całokształt naszego życia gospodarczego szczególnie uzasadni gospodarszą celowość projektowanych inwestycyj portowych.

Przystępując z kolei do omówienia zamierzonych inwestycyj w dziale rybołówstwa morskiego należy stwierdzić, że ten nowy dla nas i najmniej znany dział pracy na morzu, zasługuje na jak najbaczniejszą uwagę. Sprawa bowiem rozwoju rybołówstwa morskiego jest sprawą wyjścia na świat po nowy surowiec, a więc po nowe źródło dochodów i nowe pole pracy dla wolnych rąk roboczych.

Miarą znaczenia rybołówstwa morskiego dla Polski jest ujemna pozycja, wynosząca blisko 400 mil. zł w naszym bilansie płatniczym za ostatnie 10-lecie, które zapłaciliśmy w tym czasie zagranicy za ryby, poławiane na obcych statkach, przez obcych rybaków, na terenach, dostępnych dla wszystkich, a zatem i dla nas. Szybszy rozwój rybołówstwa datuje się dopiero od 1928 roku, t. j. od chwili rozpoczęcia

przez Min. Przemysłu i Handlu planowej akcji pomocy dla rybołówstwa. Obok popierania rozwoju rybołówstwa bałtyckiego, poczyniono wysiłki w kierunku zorganizowania połowów śledziowych na Morzu Północnym. Miano na uwadze, że w sumie ok. 400 mil. zł, wydanych w ciągu 10-lecia na import zagranicznych ryb morskich, zapłaciliśmy za same śledzie solone ok. 300 mil. zł.

Ta planowa akcja przyniosła w ostatnim 10-leciu zupełnie określone rezultaty, a mianowicie: gdy jeszcze w roku 1927 połowy polskie pokrywały zaledwie ok. 2,2 proc. naszej ogólnej konsumcji ryb morskich, to w roku 1936 rybołówstwo polskie pokrywało około 51 proc. potrzeb rynku wewnętrznego.

W parze z rozwojem połowów morskich idzie związany z nim rozwój rybnego przemysłu przetwórczego, który z 422 ton przerobionych ryb w 1927 r. — wzrasta w ubiegłym sezonie 1935/36 do 13.000 ton. Poważnie rozwinęły się: przemysł konserwowy i handel rybny na wybrzeżu.

Nakłady na rybactwo morskie w warunkach kraju importującego, jakim jest Polska, należą do inwestycyj najszybciej i najskuteczniej rentujących się pod względem ogólno-państwowych korzyści gospodarczych.

Ta okoliczność, jak również fakt, że rozwój rybołówstwa morskiego zapewnia zatrudnienie bardzo znacznej ilości rąk roboczych ludności, zamieszkałej na wybrzeżu i wymagającej szczególnej opieki Państwa, że umożliwia ono zdobycie taniego surowca, odgrywającego poważną rolę w wyżywieniu szerokich mas ludności, a z drugiej strony, że przedsiębiorstwa rybackie należą do nisko rentujących się z punktu widzenia indywidualnej gospodarki — wszystko to szczególnie przemawia za podjęciem nowych w tej dziedzinie inwestycyj.

Plan inwestycyj rybackich obejmuje zarówno rozbudowę flotylli rybackiej, jak i innych urządzeń niezbędnych dla rozwoju rybołówstwa morskiego.

W zakresie flotylli rybackiej przewiduje się budowę 40 dalekomorskich kutrów rybackich dla dalszych połowów bałtyckich, oraz 8 lugrów śledziowych dla połowów śledzi na Morzu Północnym. Przewiduje się ponadto udzielenie subwencji przedsiębiorstwom prywatnym na pokrycie części kosztów budowy 10 lugrów śledziowych. Wreszcie zamierzona jest budowa 2 trawlerów dla połowów innych ryb jak śledzie, w okolicach N. Fundlandii, Islandii, Morza Barentza itd., t. j. na terenach nader bogatych.

Łączna kwota tych inwestycyj w tym zakresie, w jakim mają one być pokryte z funduszów publicznych, wyniesie zł 9.200.000.

Na pozostałe inwestycje z zakresu rybołówstwa morskiego potrzeba ca 830.000 zł. — Ogółem, zatem, inwestycje w zakresie rybołówstwa przewidują użycie na przestrzeni 4 letniego okresu ca 10.030.000 zł.

W bieżącym roku — z przewidzianych w zgłoszonym projekcie ustawy na inwestycje morskie 5 milionów zł, — zostanie przeznaczone na inwestycje w zakresie rybołówstwa morskiego 1.650.000 zł. Z kwoty tej — 1.470.000 zł zostanie użyte na rozbudowę omawianej dalekomorskiej flotylli rybackiej. Pozostała zaś kwota 180.000 zł zostanie przeznaczona na budowę pomieszczeń dla Stacji Morskiej.

W planie inwestycyjnym, dotyczącym zagadnienia morskiego, uderza niewątpliwie brak inwestycyj okrętowych dla przewozu pasażerów i towarów. Inwestycje te jednak wyłączyłem z tego planu, gdyż charakter tych skądinąd niezmiernie ważnych dla nas inwestycyj nie odpowiada ściśle głównym założeniom obecnie omawianego 4-letniego planu, a to przede wszystkim z tego względu, że odnośne zamówienia muszą być przynajmniej na razie robione zagranicą: z drugiej zaś strony 4-letni plan stanowi pewną zamkniętą w sobie całość, w którą nie daje się zmieścić nasz program rozbudowy floty handlowej.

Wspominając więc o powyższym pragnę jedynie podkreślić, że szybki rozwój floty stanowi integralną i niewątpliwie najważniejszą część naszej polityki morskiej, którą staramy się rozwiązać w ramach budżetu Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Kończąc me uwagi, dotyczące zakresu i znaczenia inwestycyj w dziale reprezentowanego przeze mnie resortu, pragnę zaznaczyć, iż mogą one niejednemu z nas wydać się zbyt małe w odniesieniu do wielkości problemów i naszych potrzeb. Uważam jednak, iż zakreślając sobie stosunkowo niewielki program, w granicach naszych rzeczywistych możliwości, tak jak się one dziś nam zarysowują, tym samym możemy liczyć na jego realne wykonanie. Sądzę przy tym, iż w dzisiejszej sytuacji możemy sobie pozwolić na nieco optymizmu, stwierdzając, że program nasz jest programem minimalnym i że nie jest wykluczonym, iż stopniowo rozwijające się ożywienie gospodarcze pozwoli program nasz uzupełniać i rozszerzać.

Nie wątpię, iż w wielu wypadkach nie zbraknie w naszym kraju zdrowej prywatnej inicjatywy, która nie jedną lukę, powstałą w naszym uzbrojeniu gospodarczym, zdoła wypełnić."

Zaznaczyć należy, że wyżej przytoczony końcowy ustęp przemówienia p. Ministra Romana odnosi się do całości planu inwestycyjnego w resorcie Ministerstwa Przemysłu i Handlu, przyjęcie go do wiadomości w odniesieniu do inwestycyj morskich być może przyczyni się do bardziej optymistycznego zapatrywania się na skromne sumy, przeznaczone na nie w planie inwestycyjnym.

Udział Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski

W roku 1936 przez Gdynię i Gdańsk przeszło 12 z górą milionów ton towarów, wobec 16 milionów ogólnego obrotu zagranicznego Polski, co stanowi 77 proc. Dzieląc handel zagraniczny na dwie zasadnicze części wywóz i przywóz, konstatujemy, że przez Gdynię w roku 1936 wywieziono przeszło 6 milionów ton towarów o wartości 370 milionów złotych, przez Gdańsk wywieziono blisko 4,5 milionów ton o wartości 306 milionów złotych. Udział Gdyni w ogólnym wywozie Polski stanowi 48 proc. w relacji ilościowej towarów i 36 proc. w relacji ich wartości. Przez Gdańsk wywieźliśmy 34 proc. ogólnej ilości eksportu polskiego w relacji wagowej i 30 proc. w relacji wartościowej.

Przywóz przez Gdynię wynosi nieco ponad 1 milion ton towarów o wartości 578 milionów złotych przez Gdańsk nieco ponad 0,5 miliona ton towarów o wartości 71 milionów zł.

W stosunku do ogólnego importu Polski przez Gdynię przechodzi 38 proc. towarów w relacji wagowej i 58 proc. w relacji wartościowej, przez Gdańsk stosunek jest znacznie mniejszy, a mianowicie 17 proc. w relacji wagowej towarów i 7 proc. w relacji ich wartości. Tablica 1 poniżej przedstawia w liczbach bezwzględnych (tj. w tysiącach ton i milionach złotych) udział Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski za okres ostatnich lat 9-ciu wykazując ponadto wysokość obrotu towarowego przez Gdańsk w roku 1913.

Tabl. 1. Udział Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski — liczby bezwzględne.

Wyszczególnienie	1913	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Wywóz i przywóz razem										
Waga — 1000 ton										
Ogółem Polska	×	**25,589**	**26,125**	**22,493**	**21,634**	**15,291**	**15,342**	**17,114**	**16,008**	**16,024**
w tym: przez Gdynię	—	1,708	2,620	3,275	5,080	4,894	5,687	6,724	7,107	7,420
przez Gdańsk	2,111	8,358	8,425	8,254	8,101	5,467	4,953	5,635	4,626	4,949
Wartość w mil. zł										
Ogółem Polska	×	**5.870**	**5,924**	**4,679**	**3,347**	**1,946**	**1,787**	**1,775**	**1,785**	**2,029**
w tym: przez Gdynię	—	79	135	231	389	350	536	655	761	948
przez Gdańsk	.	1,476	1,492	1,163	714	471	408	421	357	377
Wywóz										
Waga — 1000 ton										
Ogółem z Polski	×	**20,424**	**21,037**	**18,922**	**18,703**	**13,504**	**12,986**	**14,565**	**13,436**	**12,958**
w tym: przez Gdynię	—	1,593	2,402	2,932	4,573	4,547	4,988	5,948	6,243	6,259
przez Gdańsk	878	6,748	6,865	7,475	7,653	5,122	4,591	5,258	4,226	4,423
Wartość w mil. zł										
Ogółem z Polski	×	**2,508**	**2,813**	**2,433**	**1,879**	**1.084**	**960**	**976**	**925**	**1,026**
w tym: przez Gdynię	—	45	71	147	283	217	239	270	311	370
przez Gdańsk	.	588	699	651	451	293	284	327	280	306
Przywóz										
Waga — 1000 ton										
Ogółem do Polski	×	**5,165**	**5,088**	**3,571**	**2,931**	**1,787**	**2,356**	**2,555**	**2,572**	**3,066**
w tym: przez Gdynię	—	115	218	343	507	347	699	776	864	1,161
przez Gdańsk	1,233	1,610	1,560	779	448	345	362	377	400	526
Wartość w mil. zł										
Ogółem do Polski	×	**3,362**	**3,111**	**2,246**	**1,468**	**862**	**827**	**799**	**860**	**1,003**
w tym: przez Gdynię	—	34	63	84	106	133	297	385	450	578
przez Gdańsk	.	888	793	512	263	178	124	94	77	71

Z tablicy tej możemy łatwo zaobserwować że z roku na rok handel zagraniczny Polski we wszystkich latach przez Gdynię, a w ostatnich latach i przez Gdańsk, stale wzrasta podczas, gdy koniunktura obrotów handlowych Polski z zagranicą nie zawsze ulega podobnej tendencji. Przyjmując obrót towarowy przez Gdynię i Gdańsk w roku 1936 za 100 otrzymamy niezwykle charakterystyczną tablicę wskazującą na rozwój handlu zagranicznego Polski przez porty. Jeżeli chodzi o Gdańsk obrót towarowy w r. 1936 aczkolwiek jest niższy aniżeli w latach najwyższej prosperity, jednak jest znacznie większy, aniżeli w okresie bezpośrednio przedwojennym, na co wskazują liczby 4.949 tys. ton w r. 1936, wobec 2.111 tys. ton w roku 1913. Obraz rozwoju handlu zagranicznego Polski przez porty Gdynię i Gdańsk przedstawia tablica 2.

Tabl. 2. Rozwój handlu zagranicznego Polski przez Gdynię i Gdańsk w %% roku 1936.

Wyszczególnienie	1913	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Wywóz										
Waga										
Gdynia	—	25	38	47	73	73	80	95	99	100
Gdańsk	20	153	155	169	173	116	104	119	96	100
Wartość										
Gdynia	—	12	19	40	76	59	65	73	84	100
Gdańsk	.	192	228	213	147	96	93	107	92	100
Przywóz										
Waga										
Gdynia	—	10	19	30	44	30	60	67	74	100
Gdańsk	234	306	297	148	85	66	69	72	76	100
Wartość										
Gdynia	—	6	11	15	18	23	51	67	78	100
Gdańsk	.	1251	1117	720	370	251	175	132	108	100

Przejdźmy do wykazania udziału portów w handlu zagranicznym Polski w liczbach względnych (w procentach do ogólnego wywozu i przywozu z Polski w odniesieniu do wagi towarów i ich wartości). Porównanie takie daje nam tablica 3-cia.

Tabl. 3. Udział Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski, liczby względne w %%

Wyszczególnienie	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Wywóz i przywóz razem										
Waga										
Ogółem Polska	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
w tym: przez Gdynię	3	7	10	15	23	32	37	39	44	46
przez Gdańsk	30	33	32	37	37	36	32	33	29	31
Wartość										
Ogółem Polska	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	100	**100**	**100**	**100**
w tym: przez Gdynię		1	2	5	12	18	30	37	43	47
przez Gdańsk	26	25	25	25	21	24	23	24	20	19
Wywóz										
Waga										
Ogółem z Polski	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
w tym: przez Gdynię	.	8	11	16	24	34	38	41	46	48
przez Gdańsk	31	33	33	40	41	38	35	36	31	34
Wartość										
Ogółem z Polski	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
w tym: przez Gdynię		2	3	6	15	20	25	28	34	36
przez Gdańsk	27	26	25	27	25	27	30	34	30	30
Przywóz										
Waga										
Ogółem do Polski	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
w tym: przez Gdynię	.	2	4	10	17	19	30	30	34	38
przez Gdańsk	27	31	31	22	15	19	15	15	16	17
Wartość										
Ogółem do Polski	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
w tym: przez Gdynię	.	1	2	4	7	15	36	45	52	58
przez Gdańsk	25	27	26	23	18	21	15	12	9	7

Z liczb ujętych w tej tablicy czytelnik łatwo sobie ustali skalę wagi Gdyni w handlu zagranicznym Polski, wzrastającą olbrzymimi skokami z roku na rok. Rok 1933 jest momentem, w którym Gdynia prześciga Gdańsk, pozostawiając go w tyle za sobą. Obecnie udział Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski ma się do siebie jak 46 do 31 w odniesieniu do wagi towarów i 47 do 19 w odniesieniu do ich wartości.

Operując liczbami z tablic 1 i 3, możemy łatwo obliczyć, że przez granice lądowe Polski przechodzi nieco ponad 2 miliony ton towarów w wywozie (wobec 6 milionów przez Gdynię) i niecałe 1,5 miliona ton towarów w przywozie (wobec 1,2 milionów przez Gdynię). Ogólnie można stwierdzić, że przez granice lądowe przechodzi 23 proc. ogólnego obrotu towarowego Polski z zagranicą w odniesieniu do wagi towarów i 34 proc. w odniesieniu do ich wartości.

Łatwo mogliśmy zaobserwować, że udział portu w handlu zagranicznym Polski w relacji wagowej jest inny, aniżeli w relacji wartościowej. Wpływa na to struktura obrotu towarowego. Stwierdzić należy, że w wywozie Polski w ogóle, a portu Gdyni i Gdańska w szczególności, spotykamy duże ilości towarów masowych jak węgiel i drzewo, które przy wysokiej stosunkowo wadze stanowią niewielką wartość materialną. Toteż wywóz przez porty w relacji wagowej jest wyższy, aniżeli w relacji wartościowej. Przeciętna wartość tony towarów wywożonych przez Gdynię stanowi 59 zł, przez Gdańsk 69 zł. a przez granice lądowe 154 złote.

Odmiennie przedstawia się kwestia wartości towarów przywożonych przez granice lądowe i przez porty. Przez porty, a właściwie przez Gdynię, przywozimy towary bardziej wartościowe, aniżeli przez granice lądowe. — Wartość przeciętna tony przywożonej przez Gdynię wynosi 498 zł, (przez Gdańsk 135 zł), podczas gdy przez granice lądowe 257 zł.

Tabl. 4. Wartość przeciętna 1 tony towarów przechodzących przez Gdynię, Gdańsk i przez granice lądowe w złotych

Wywóz przez			Rok	Przywóz przez		
Gdynię	Gdańsk	granice lądowe		Gdynię	Gdańsk	granice lądowe
28	87	155	1928	296	552	709
29	102	174	1929	294	508	681
50	87	192	1930	245	657	674
62	62	177	1931	209	587	556
48	57	150	1932	385	516	503
48	62	124	1933	425	342	314
45	62	113	1934	496	249	228
50	66	113	1935	521	195	255
59	**69**	**154**	**1936**	**498**	**135**	**257**

W latach poprzednich stosunek wartości jednej tony w wywozie i przywozie przez porty i przez granice lądowe przedstawiał się inaczej. Omijając omówienie tego zagadnienia w formie narracyjnej, przedstawiamy go w postaci tablicy 4, ilustrującej wartość przeciętną jednej tony towarów, przechodzących przez porty Gdynię i Gdańsk, jako też przez granice lądowe.

Do bardziej szczegółowego omówienia rodzajów towarów, przechodzących przez porty polskiego obszaru celnego, powrócimy w jednym z następnych numerów Biuletynu.

Bolesław Polkowski.

Skutki dewaluacji korony czechosłowackiej w położeniu taryfowym komunikacji między Czechosłowacją a portami morskimi

W zeszycie nr 32 Biuletynu z 25 listopada 1936 r. omawialiśmy różne sposoby przeprowadzenia dewaluacji korony czechosłowackiej, jaka nastąpiła w październiku z. r., we wszystkich taryfach, które służą dla komunikacji między Czechosłowacją a portami morskimi polskiego obszaru celnego, niemieckimi, adriatyckimi, rumuńskimi i belgijskimi, ustalonymi w koronach czechosłowackich. Podczas gdy w taryfach niemiecko-czechosłowackiej i czechosłowacko-adriatyckiej podniesiono zasadniczo stawki opłat przewozowych za przebieg kolejami zarówno czechosłowackimi, jak i innymi zagranicznymi, biorącymi udział w danych taryfach o 14%, wprowadzono w czechosłowacko - polskiej taryfie portowej podwyżkę 18% lecz jedynie tylko polskich udziałów bezpośrednich stawek opłat przewozowych i to z niektórymi odstępstwami. Niejednakowe to ustosunkowanie się do dewaluacji korony czechosłowackiej w tych konkurencyjnych taryfach spowodowało przesunięcie się

położenia taryfowego na korzyść drogi przez porty polskiego obszaru celnego. Podczas, gdy na porty niemieckie i adriatyckie taryfa podrożała z Czechosłowacji równo o 14%, podrożenie czechosłowacko-polskiej taryfy portowej tylko od blisko granicy polskiej położonych stacyj wynosi cokolwiek więcej, podczas gdy w miarę wzrostu odległości na kolejach czechosłowackich podrożenie to maleje i przeciętnie wynosi około 10% lub nawet mniej. Wprawdzie koleje konkurencyjne niemieckie i należące do związku taryfowego adriatyckiego w postępowaniu wyrównawczym (Auslobungsverfahren) przyjmują do przewozu swymi liniami transporty, których przewóz drogą na porty polskiego obszaru celnego okazuje się tańszym, po stawkach, obowiązujących do Gdyni i Gdańska, lecz postępowanie to ograniczone jest pewnymi minimalnymi stawkami, poniżej których zejść nie mogą ze względu na swe wyższe koszty eksploatacji, aniżeli na kolejach polskich. Tracąc przez to transporty domagają się zarządy kolejowe, interesowane w komunikacji czechosłowacko-adriatyckiej gwałtownie obniżenia 14% podwyżki stawek opłat przewozowych tej taryfy, co automatycznie wyszłoby też na korzyść portów niemieckich na podstawie istniejącej umowy między kolejami niemieckimi, a kolejami, biorącymi udział w komunikacji adriatyckiej.

W każdym razie zasługuje na uznanie tak korzystne przeprowadzenie dostosowania taryfy czechosłowacko - polskiej do dewaluacji korony czechosłowackiej, które posłużyło do wzmocnienia sytuacji kolei polskich w walce konkurencyjnej portów morskich naszych, niemieckich i adriatyckich o dalsze zaplecze w Środkowej Europie. Nie chodzi tu tyle o zyski doraźne, jeśliby one nawet nie miały się okazać zbyt wielkimi, to znacznie ważniejszym jest wzmożenie się wpływu akwizycyjnego naszych portów na obszarze, stanowiącym przedmiot konkurencyjnych zabiegów. Na skutek wytworzonej przez nowy układ położenia taryfowego sytuacji mnożą się po stronie konkurencyjnej głosy o zamierzeniach podziału transportów między porty niemieckie, adriatyckie i polskie według klucza 4/10 na porty niemieckie, 4/10 na adriatyckie i 2/10 na polskie. Fachowe czasopismo austriackie podaje wiadomość, że dokonane niedawno zniesienie niektórych taryf artykułowych w czechosłowacko-polskiej taryfie portowej przypisać należy przedstawieniom kolei niemieckich, które skłonić miały koleje polskie do zniesienia tych taryf artykułowych, które zmuszały koleje niemieckie do udzielania ze swej strony nadmiernych ulg na przewóz odnośnych towarów. Wiadomości te nie są prawdziwe i świadczą tylko o pobożnych życzeniach ich autorów.

Miarodajnym czynnikom polskim nic nie jest wiadomym o projektach podziału transportów zaplecza między wspomniane trzy grupy portów morskich, a taryfy artykułowe czechosłowacko polskiej taryfy portowej zostały zniesione ze względu na okoliczność, że interesanci czechosłowaccy, uzyskawszy ulgi na przewóz swych towarów w tych taryfach artykułowych, zużytkowywali ich istnienie nie do skierowywania tych towarów przez porty polskie, a jedynie tylko do żądania od kolei niemieckich stosowania tych samych stawek przy przewozie ich przez Hamburg.

O ile tego rodzaju pogłoski o umowach co do podziału zaplecza są na razie przedwczesne, o tyle okazują budzące się coraz bardziej chęci do racjonalnego uregulowania konkurencji wzajemnej między portami niemieckimi, adriatyckimi a polskimi, co wymaga jak największego wzmożenia naszego stanu posiadania i znaczenia w konkurowanym zapleczu do chwili przeprowadzania umów w tej kwestii.



POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 8 lutego rb. odbyło się pod przewodnictwem radcy J. Rummla posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej. W posiedzeniu tym wzięli udział: Wicepr. Izby F. Kollat, radcowie L. Byczkowski, A. Cienciała, inż. M. Laurecki, F. Marszał, K. Mucha i korespondenci dr T. Bierowski, dr St. Goldmann i dr B. Kasprowicz oraz dyrektor Izby dr J. Kulikowski.

Po przyjęciu protokółu z poprzedniego zebrania, Dyrektor Izby przedstawił Komisji dane, dotyczące sum, zawartych w preliminarzu budżetowym Państwa na r. 1937/38 oraz w planie inwestycyjnym na rok bieżący i przeznaczonych na inwestycje portowe. Po wymianie zdań na ten temat Komisja do-

szła do wniosku, że sumy te są zupełnie niedostateczne i wobec tego istnieje obawa, że obsługa przez port gdyński handlu zamorskiego Polski może napotkać wielkie trudności.

Następnie Komisja Morska przedyskutowała szereg wniosków dotyczących poprawek do ustawy o ulgach podatkowych w Gdyni. która to ustawa, jak wiadomo, w chwili obecnej stanowi przedmiot obrad Sejmu. Poprawki te zakomunikowane zostały Ministerstwu Przemysłu i Handlu i przesłane referentowi ustawy posłowi Marchlewskiemu: zmierzają one do rozszerzenia i bliższego sprecyzowania kategoryj tych przedsiębiorstw w Gdyni, które miałyby korzystać z ulg podatkowych oraz utrzymania ulg dla przemysłu budowlanego, zwłaszcza w związku ze znacznym osłabieniem ruchu budowlanego w Gdyni w r. 1936.

Wreszcie Komisja Morska wysłuchała sprawozdania specjalnej Komisji dla ustalenia interpretacji uzansu „frei Reeling". Przyjmując sprawozdanie to do wiadomości, Komisja uchwaliła rozesłać odnośny raport wszystkim członkom Komisji dla przestudiowania.

POSIEDZENIE OPINIODAWCZEJ KOMISJI HANDLU WEWNĘTRZNEGO PRZY IZBIE.

W dniu 11 lutego odbyło się w Grudziądzu pod przewodnictwem Radcy Izby p. J. Sierszeńskiego II. posiedzenie Opiniodawczej Komisji Handlu Wewnętrznego przy naszej Izbie.

Na posiedzenie to przybył z Warszawy Naczelnik Wydziału Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie p. Chmielewski i wygłosił referat programowy o działalności Międzysamorządowej Komisji Handlu Wewnętrznego, która to Komisja, jak wiadomo, powołana została dla zbadania struktury wewnętrznego handlu Polski wykazującego poważne braki organizacyjne. Naczelnik Chmielewski wskazał na obrane przez Komisję metody pracy, polegające przede wszystkim na badaniu handlu poszczególnymi artykułami na obszarze całego Państwa. Pracę Komisji stanowić będzie materiał dla wydania przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu wymaganych zarządzeń, gdyż w Ministerstwie tym skoncentrowane być powinny wszystkie zagadnienia, związane z handlem, niezależnie od przedmiotu handlu.

Następnie Wicedyrektor Izby T. Marchlewski złożył sprawozdanie z wykonania prac przez biuro Izby w zakresie uprzednio wysuniętych przez Komisję wniosków.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W M. STYCZNIU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły *w mies. styczniu rb. 667.241,9 ton* wobec 746.119,4 ton w mies. grudniu 1936 r. oraz 748.668,5 ton w mies. styczniu 1936 r.

Pierwszy miesiąc 1937 roku wykazuje poważny 10,5%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. miesiącem grudniem oraz równie poważny 10,8%-owy spadek obrotów w stosunku do miesiąca stycznia ub. r. W połowie stycznia zapanowały nad wybrzeżem pierwsze fale opóźnionych w tym roku mrozów. Powstająca kra lodowa utrudniała bardzo poważnie pracę statków. Szeregi statków linii regularnych opóźniały swoje zawinięcia do portu. Jedyny spośród holowników portowych specjalnie przystosowany do walki z lodem holownik „Tytan" okazał się niewystarczający. W pierwszych dniach m. lutego przybył do portu z Tallinna łotewski lodołamacz „Tasuja", aby wraz z „Tytanem" oczyszczać wody portu i zatoki z gromadzącej się kry lodowej.

Powstałe stąd utrudnienia w żegludze musiały z kolei wpłynąć na zmniejszenie obrotów portu w miesiącu styczniu rb.

Na uzyskanie ogólnych obrotów miesięcznych (667.241.9 t.) złożył się przywóz zamorski — 121.036,6 ton oraz wywóz zamorski — 546.205,3 ton.

Przywóz zamorski w m. styczniu r. b. (121.036,6 ton) wykazuje poważny 26,7%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. m. grudniem 1936 r. (165.130 ton) oraz równie poważny ale wzrost obrotów przywozu w stosunku do m. stycznia 1936 r. (97.117,1 ton). Pomimo nie sprzyjających warunków żeglugowych import zamorski w przeciwieństwie do eksportu utrzymuje się nadal na wysokim poziomie.

Spadek przywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. grudniem spowodowały przede wszystkim towary masowe: złom żelazny, piryty i fosforyty. Po rekordowym przywozie złomu w miesiącu grudniu ub. r. (75241 t.) miesiąc sprawozdawczy przynosi nieco mniejszą ale równie poważną pozycję 52.585 ton złomu. — Jak już wspomniano oprócz złomu żel. uległy zmniejszeniu również pozycje fosforytów — 10.177 t. (12.361 t.) oraz pirytów, których w m. styczniu nie przywieziono zupełnie wobec 2.957 t. w m. grudniu ub. r.

Poza wyżej wymienionymi pozycjami uległy zmniejszeniu również: nasiona różne 119 t. (198 t.), ryż surowy — 18 t. (38 t.) owoce świeże — 5212 t. (6521 t.), owoce suszone 216 t. (617 t.), konserwy owocowe — 2 t. (16 t.), orzechy i migdały — 19 t. (179 t.), kawa — 401 t. (994 t.), herbata — 115 t. (187 t.), kakao — 354 t. (530 t.), korzenie — 70 t. (102 t.), rośliny i mater. roślinne — 15 t. (173 t.), śledzie solone — 1431 t. (3172 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 212 t. (364 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1145 t. (1415 t.), tran — 209 t. (377 t.), napoje alkoholowe i inne — 49 t. (96 t.), siarka — 45 t. (632 t.), przetwory chemiczne — 124 t. (281 t.), farby — 9 t. (28 t.), garbniki — 656 t. (1808 t.), skóry — 2376 t. (2664 t.), bawełna — 7447 t. (8734 t.), przędza bawełniana — 114 t. (234 t.), juta — 1292 t. (2331 t.), kauczuk — 361 t. (440 t.), wyroby gumowe — 65

t. (232 t.), papier — 1397 t. (1775 t.), papa, tektura 1 t. (12 t), miedź — 1400 t. (1584 t.), cyna — 82 t. (206 t.), cynk — brak (30 t.), maszyny, aparaty i części — 379 t. (550 t.), części wagonów i lokomotyw — 215 t. (460 t.), oraz samochody i motocykle i ich części — 434 t. (531 t.).

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek importu kawy, śledzi solonych, garbników, juty oraz papy i tektury. Jak wielki był wpływ panujących w styczniu mrozów i związanych z nimi utrudnień żeglugowych na jakość i terminowość przywożonych towarów, to wyraźnie stwierdza ten liczny szereg pozycyj towarowych. Bywały na przykład wypadki psucia się całookrętowych ładunków śledzi na skutek przedłużenia podróży.

Do pozycyj importu, które pomimo niesprzyjających warunków wykazały wzrost należą: nasiona oleiste — 5725 t. (4996 t.), śledzie świeże — 826 t. (614 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 15.159 t. (12.744 t.), oleje — 457 t. (119 t), asfalt — 51 t. (29 t.), tytoń — 67 t. (47 t.), żużle Thomasa — 284 t. (brak), wełna — 2489 t. (2400 t.), leń, konopie, sisel i inne włókna roślinne — 46 t. (30 t.), szmaty — 1342 t. (1157 t.), celuloza — 1556 t. (774 t.), żelazo surowe — 868 t. (521 t.), metale różne — 339 t. (206 t.), oraz wyroby żelazne i metalowe — 240 t. (218 t.)

Na uwagę zasługuje tu poważny wzrost rud różnych oraz żużli Thomasa. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w mies. styczniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem ubiegłego roku poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Styczeń 1937 r.	Styczeń 1936 r.
Nasiona różne	119	192
nasiona oleiste	5.725	4.548
ryż surowy	18	6
owoce świeże	5.212	3.631
owoce suszone	216	431
konserwy owocowe	2	2
orzechy i migdały	19	67
kawa	401	393
herbata	115	67
kakao	354	353
korzenie	70	76
rośliny i materiały rośl.	15	21
żywica	290	752
śledzie świeże	826	1.494
śledzie solone	1.431	1.403
rudy różne i wyp. piryt.	15.159	7.651
oleje	457	418
smoła i smary	13	31
asfalt	51	436
tłuszcze i oleje roślinne	212	494
tłuszcze zwierz. surowe	1.145	384
tran	209	249
napoje alkoholowe i inne	49	74
tytoń	67	422
siarka	45	391
przetwory chemiczne	124	131
farby	9	22
garbniki	656	1.277
fosforyty	10.177	10.496
żużle Thomasa	284	—
skóry	2.376	2.041
wełna	2.489	2.453
odp. wełny	48	58
przędza wełniana	22	36
bawełna	7.447	15.287
odp. bawełny	155	61
przędza bawełniana	114	113
len, konopie, sizal i in. wł. rośl.	46	269
juta	1.292	944
szmaty	1.342	720
kauczuk	361	420
wyroby gumowe	65	39
papier	1.397	659
papa, tektura	1	2
celuloza	1.556	268
żelazo surowe	868	205
metale różne	339	77
złom żelazny	32.585	34.841
miedź	1.400	908
cyna	82	24
cynk	—	31
wyroby żelazne i metalowe	240	609
maszyny, aparaty i części	379	247
części wagonów i lokom.	215	228
samochody, motocykle i części	434	55
różne	2.314	2.390
Razem	121.037	97.117

W powyższym zestawieniu zwraca uwagę przeszło 100 procentowy wzrost importu rud różnych i wypałków pirytowych, ok. 51 proc. wzrost importu złomu żelaznego oraz przeszło 50 procentowy spadek importu bawełny w stosunku do rekordowych wyników tego samego miesiąca roku ubiegłego.

W przeciwieństwie do importu eksport zamorski (546.205,3 t.) w miesiącu sprawozdawczym wykazuje 5,9 procentowy spadek w porównaniu z ub. miesiącem grudniem 1936 r. (580.989,4 t) oraz 16.1 procentowy spadek obrotów w stosunku do miesiąca stycznia 1936 r. (651.551.4 t.) Wobec większego obecnie nastawienia trampingu na eksport (węgiel itp.) zupełnie zrozumiałym staje się jeszcze większy wpływ warunków atmosferycznych w m. styczniu na obroty eksportowe portu. Stąd tak poważny spadek w porównaniu z tymi samymi miesiącami roku ubiegłego.

Decydujący wpływ na zmniejszenie wywozu wywarła tu jak w wielu podobnych wypadkach grupa wytworów pochodzenia mineralnego, na czele z węglem eksp. — 424511 t. (434.427 t.), oraz koksem — 17853 t. (27.523 t). Poza grupą mineralną spadek wykazały pozycje: zboże 1 t. (15 t.), strączkowe

118 t. (461 t.), mąka — 102 t. (152 t.). mąka pastewna — 203 t. (248 t.), ryż — 11 t. (14 t.), słód — 2322 t. (4186 t.), bekony — 1354 t. (1456 t.), drób i ptactwo bite 77 t. (482 t.), jaja 361 t. (941 t.), cement — 20 t. (784 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 540 t. (991 t.), przetwory mięsne — 1340 t. (2194 t.), cukier — brak (3607 t.), napoje alkoholowe — 3 t. (18 t.), — otręby — brak (49 t.), melasa — brak (5410 t.), salmiak — 3 t. (38 t.), tkaniny — 481 t. (524 t.), bawełna i odpadki — 427 t. (850 t.), drzewo tarte — 14.273 t. (20.615 t.), wyroby z drzewa 349 t. (1.266 t.), dykty i forniery — 1.130 t. (1.481 t.), meble gięte — 370 t. (246 t.), wyroby koszykarskie — 114 t. (119 t.), papier 400 t. (866 t.), papa, tektura — 165 t. (283 t.), celuloza — 150 t. (623 t.), żelazo handlowe — 4904 t. (10.994 t.), rury żeliwne. żelazne i stalowe — 1.730 t. (2.800 t.), cynk — 584 t. (949 t.), oraz blacha cynkowa — 366 t. (789 t.)

Na uwagę zasługuje kompletny brak cukru na eksporcie w m. styczniu, poważny spadek wywozu tarcicy oraz żelaza handlowego.

Do pozycji wywozu, które wykazały wzrost w miesiącu sprawozdawczym należą przede wszystkim: mąka ryżowa — 390 t. (200 t.), owoce świeże — 105 t. (41 t.), szynki i inne peklowane — 1.078 t. (84 t.), masło — 358 t. (181 t.), węgiel bunkrowy — 40.003 t. (38.502 t.), makuchy — 1.221 t. (900 t.), wytłoki buraczane — 2.328 t. (brak), karbid — 353 t. (187 t.), biel cynkowa — 604 t. (536 t.), sól potasowa — 2.100 t. (330 t.), siarczan amonu — 5.868 t. (2.044 t.), skóry — 188 t. (158 t.), żelazo surowe — 625 t. (brak), oraz metale różne — 244 t. (75 t.) Na podkreślenie zasługuje wśród powyższych pozycyj poważny wzrost eksportu siarczanu amonu oraz soli potasowej.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w m. styczniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Styczeń 1937 r.	Styczeń 1936 r.
Zboże	1	500
strączkowe	118	57
mąka ryżowa	390	105
mąka	102	35
mąka pastewna	203	630
ryż	11	—
słód	2.322	1.390
owoce świeże	105	183
konserwy owocowe	322	10
nasiona i rośliny	—	465
szynki i inne peklowane	1.078	137
bekony	1.354	2.016
drób i ptactwo bite	77	98
jaja	361	922
masło	358	802
cement	20	410
węgiel eksportowy	424.511	522.707
węgiel bunkrowy	40.003	32.337
koks	17.853	13.357
oleje i parafina	3	56
tłuszcze zwierzęce surowe	540	255
przetwory mięsne	1.340	609
cukier	—	2.906
napoje alkoholowe	3	2
spirytus	—	45
makuchy	1.221	3.817
otręby	—	308
melasa	2.328	—
soda	4	448
salmiak	3	42
karbid	353	172
farby	29	7
biel cynkowa	604	288
sól potasowa	2.100	450
saletra	16	22
siarczan amonu	5.868	2.037
skóry	188	63
tkaniny	481	447
bawełna i odpadki	427	130
bale i słupy	—	7.739
drzewo tarte	14.273	30.038
wyroby z drzewa	349	483
klepki	—	12
dykty i forniery	1.130	1.331
meble gięte	370	214
wyroby koszykarskie	114	65
papier	400	559
papa, tektura	165	86
celuloza	150	1.297
żelazo surowe	625	2.347
żelazo handlowe	4.904	10.582
metale różne	244	6
wyroby żelazne i metal.	2.847	2.736
szyny kolejowe	3	—
rury żelazne, żeliwne i stalowe	1.730	1.814
cynk	584	1.089
blacha cynkowa	366	66
różne	13.052	2.402
Razem	546.205	651.551

Jak wynika z powyższego zestawienia spadek wywozu w m. sprawozdawczym w porównaniu ze styczniem 1936 r. spowodowały głównie pozycje: węgla eksp. (różnica o ok. 100 tys. t.), cukru, drzewa oraz żelaza handlowego.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem 367 (457) statków o pojemności 381.687 n. r. t. (462.485 n. r. t.) Wyszło zaś 376 (461) statków o pojemności 405.504 n. r. t. (447.461 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Polska — 2, Niemcy — 3, Stany Zjedn. Am. P. — 4, Włochy — 5, Norwegia — 6, Dania — 7, Anglia — 8, Łotwa — 9, Finlandia — 10, Grecja — 11 itd., wykazując przegrupowanie Niemiec z 5 na 3, Stanów Zjedn. Am. P. z 7 na 4, Włoch z 4 na 5 oraz Danii z 3 na 7. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Przy czym reprezentowane były bandery 17 państw (16).

Średni tonaż statku, zawijającego do portu w m. styczniu rb. wyniósł 1.040 n. r. t. (1.012 n. r. t.) Średni postój statku w porcie wyniósł 52 godzin (53,6 godz.) Średnia ilość statków w porcie wyniosła 48 (53).

Ruch statków w miesiącu styczniu r. b. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło Ilość	Przyszło NRT.	Wyszło Ilość	Wyszło NRT.
Polska	37	52.092	49	51.911
W. M. Gdańsk	4	2.838	4	2.838
Anglia	15	25.769	14	25.572
Dania	36	26.824	40	30.239
Estonia	16	9.557	17	8.958
Finlandia	13	13.584	13	13.958
Francja	1	1.871	1	1.871
Grecja	3	14.588	4	12.005
Holandia	7	5.826	8	7.020
Litwa	2	1.176	2	1.176
Łotwa	12	18.036	11	16.133
Niemcy	49	38.693	50	41.448
Norwegia	31	23.284	36	29.601
Stany Zjedn. Am. P.	11	36.464	11	36.464
Szwecja	94	72.404	98	76.687
Włochy	10	30.501	14	40.850
Z. S. R. R.	6	8.380	4	6.793
Razem	367	381.687	376	403.504

Ruch pasażerów na skutek wybitnie niesprzyjających warunków atmosferycznych (wielkie mrozy) osłabł nadal bardzo poważnie. Przyjechało bowiem 262 osoby (527), w tym: z Anglii — 27, Argentyny — 36, Belgii — 14, Brazylii — 1, Danii — 28, Estonii — 2, Finlandii — 4, Francji — 1, Holandii — 2, Kanady — 27, Niemiec — 1, Norwegii — 5, Stanów Zjednoczonych Am. P. — 81, Szwecji — 32, oraz z wysp Kanaryjskich — 1 osoba. Wyjechało zaś 1.680 osób (1.932), w tym: do Anglii — 294, Argentyny — 333, Brazylii — 49, Danii — 17, Estonii — 1, Francji — 446, Kanady — 14, Stanów Zjednoczonych Am. P. — 154, Szwecji — 1, oraz do Urugwaju — 151 osób. Jak wynika z powyższych danych ruch emigracyjny, kierowany na port francuski Le Havre utrzymuje się nadal na wysokim poziomie.

RUCH BUDOWLANY W POLSCE, A W GDYNI.

W ruchu budowlanym na terenie Polski Gdynia odgrywa bardzo poważną rolę ze względu na intensywność swej rozbudowy.

Świeżo opublikowane dane, dotyczące budownictwa w miastach, liczących ponad 20.000 mieszkańców (Wiadomości Statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego, zeszyt 2 z 15 stycznia 1936 roku), jako też materiały Referatu Statystycznego Komisariatu Rządu w Gdyni, dotyczące ruchu budowlanego w mieście, pozwalają na zrobienie porównania budownictwa w Gdyni do budownictwa w miastach ponad 20.000 mieszkańców.

Oto zestawienie:

Budynki rozpoczęte

Wyszczególnienie	1935 I-III kw	1936 I-III kw.	1936 I kw.	1936 II kw.	1936 III kw.
Liczba budynków					
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszk.	5 028	6 418	823	2 589	3 006
Gdynia	473	406	109	198	99
% % udział Gdyni w budownictwie miast	*9,4*	*6,3*	*13,9*	*7,6*	*3,3*
Kubatura w 1 000 m³					
Miasta z ludnością ponad 20 000 mieszk.	4 604	7 031	865	2 608	3 558
Gdynia	532	424	150	162	112
%% udział Gdyni w budownictwie miast	*11,6*	*6,1*	*17,8*	*6,2*	*3,1*

Z zestawienia tego możemy zaobserwować, że ruch budowlany w odniesieniu do budynków rozpoczętych w Gdyni w okresie trzech kwartałów 1936 był mniejszy, aniżeli w podobnym okresie roku 1935, gdy ruch budowlany na terenie miast omawianych okazał zwyżkę. Toteż nic dziwnego, że % % udział budownictwa gdyńskiego jest mniejszy, nie mniej jednak cyfra ponad 6% jest bardzo poważna. Trzeba podkreślić, że ruch budowlany w Gdyni stale i intensywnie się rozwijał, gdy tego jeszcze nie było w pozostałych miastach: dopiero w roku 1936 możemy zaobserwować ten intensywny rozwój budownictwa w Polsce, a w szczególności w większych miastach.

Przechodząc do budynków zakończonych, otrzymamy następujące zestawienie:

Budynki zakończone

Wyszczególnienie	1935 I-III kw.	1936 I-III kw.	1936 I kw.	1936 II kw.	1936 III kw.
Liczba budynków					
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszk.	3 474	3 711	1 080	930	1 701
Gdynia	196	311	112	124	75
3% udział Gdyni w budownictwie miast	*5,6*	*8,4*	*10,4*	*13,3*	*4,4*
Kubatura w 1 000 m³					
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszk.	2 789	3 179	845	767	1 56%
Gdynia	167	238	97	68	77
%% udział Gdyni w budownictwie miast	*6,0*	*7,5*	*11,5*	*8,9*	*4,5*

Z kolei rzeczy zarówno liczba, jak i kubatura budynków zakończonych w Gdyni rozwijają się intensywniej, niż w innych miastach Polski. Udział budownictwa gdyńskie-

go w budownictwie miast, liczących ponad 20.000 mieszkańców w odniesieniu do budynków zakończonych jest większy niż w roku 1935 i przewyższa udział budynków rozpoczętych.

Trzeci kwartał w budownictwie gdyńskim jest słabszy, aniżeli kwartały poprzednie i to zarówno w budynkach rozpoczętych, jak i zakończonych, podczas gdy w Polsce trzeci kwartał 1936 jest mocniejszy od swych poprzedników. Tłumaczyć można to zjawisko szybszym wyczerpaniem się kredytów budowlanych i kapitałów w Gdyni, aniżeli gdzieindziej.

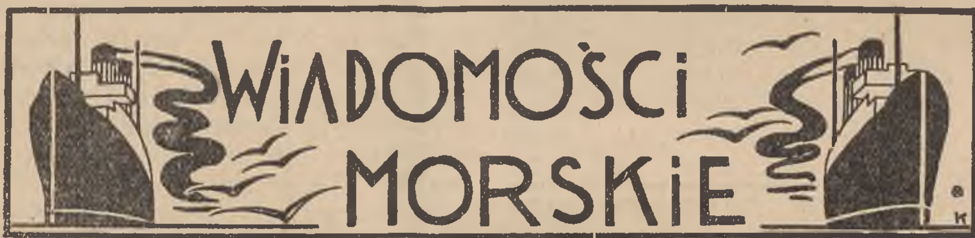
NOWE DYPLOMY W MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 8 lutego br. pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego odbyło się posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej do orzekania w sprawach dyplomowych w marynarce handlowej.

Komisja po rozpatrzeniu podań przyznała 29 nowych dyplomów następującym kandydatom:

Balczunas Wiktor, kapitan żeglugi wielkiej
Dybek Tadeusz, kapitan żeglugi wielkiej
Goebel Andrzej, kapitan żeglugi wielkiej
Jaworski Stanisław, kapitan żeglugi wielkiej
Leszczyński Michał, kapitan żeglugi małej
Michalski Jan, kapitan żeglugi małej
Modzelewski Stanisław, kapitan żeglugi małej.

Poza tym komisja przyznała 3 dyplomy poruczników żeglugi wielkiej, 3 dyplomy poruczników żeglugi małej, 1 — szypera 1 klasy, 2 — szypera 2 klasy, 1 — mechanika 1 klasy, 4 — mechanika 3 klasy i 7 — maszynisty 2 klasy.



STAN ŚWIATOWEGO BUDOWNICTWA OKRĘTÓW HANDLOWYCH NA 1 STYCZNIA 1937 R.

Według danych Lloyd's Register of Shipping o będących w budowie statkach handlowych, tonaż budujący się na 1 I 1937 obejmował 2.231.221 ton, w tym budujący się w Wielkiej Brytanii i Irlandii — 963.642 ton, w Niemczech 408.463 ton, w Japonii 203.146 t., w Holandii 150.850 t., w Szwecji 128.796 t., w Stanach Zjednoczonych 110.356 t., w Danii 75.950 ton.

W stosunku do poprzedniego kwartału tonaż będący w budowie na 1 I 1937 jest większy o 139.784; wzrost tempa budownictwa w ostatnim kwartale jest w W. Brytanii i Irlandii mniejszy niż w pozostałych krajach świata.

W siłowniach okrętowych, będących w budowie 908.000 koni maszynowych, zawarte jest w instalacjach parowych, w tym 74 instalacje turbinowe o 519.000 KM na wale. Maszyny tłokowe mają 338.000 KM, czyli 16,9 procent ogólnej mocy wszystkich siłowni. Motory spalinowe obejmują 1.394.000 KM, czyli 60,6 procent mocy wszystkich okrętowych siłowni.

WIELKI HAMBURG STAŁ SIĘ RZECZYWISTOŚCIĄ.

Przez dziesiątki lat Hamburg jako port i miasto odczuwał skutki podziału administracyjnego na kilka jednostek, — właściwego Hamburga — Wolnego Miasta, Altony, Harburga i Wandsbek, „portu wspólnoty hambursko - pruskiej". Realizacja nowej ustawy, która łączy w jedną całość te cztery jednostki, rozpocznie się już z dniem 1 kwietnia bieżącego roku.

Dla portu i jego przemysłu połączenie dotychczasowego rozdrobnionego administracyjno-prawnie terenu w jedną całość ma duże dodatnie znaczenie. Tak samo zostaną usunięte liczne przeszkody, hamujące normalny bieg spraw osiedleńczych, komunikacyjnych, budowlanych i kulturalnych, jednocześnie jednak oznacza nowa ustawa niwelizację Wolnego Miasta z otaczającymi prowincjami Rzeszy. I jeszcze jedno: Hamburg traci swój wysunięty port Cuxhaven, który jednak do nowego „Wielkiego Hamburga" włączony nie będzie, chociaż, niewątpliwie, posiadanie jego na odległości 113 km przy ujściu swej rzeki, jako portu pasażerskiego, tranzytowego i rybackiego i jako forpoczty organizmu portowego było rzeczą korzystną i naturalną. Korzyści jednak za połączenie w jedną całość czterech portów pod nazwą Wielkiego Hamburga o wiele przewyższają dla ośrodka portowego tę stratę.

BEZWZGLĘDNY REKORD PORTU W LONDYNIE.

Port londyński ustalił w r. 1936 swój nowy bezwzględny rekord wysokości ruchu

okrętowego: tonaż na wejściu i wyjściu razem wyniósł 62.168.833 t. r. n. wobec 59.762.150 t. r. n. w roku poprzednim. Wzrost procentowy jest jednak nieznaczny, wynosząc okrągło 4 procent względem roku poprzedniego.

PORTY ANGIELSKIE W ROKU 1936.

Ruch okrętowy w portach angielskich w roku ubiegłym, na wejściu i wyjściu, w głównych sześciu portach, pomijając większe porty węglowe, przedstawiał się jak następuje:

Londyn	62.169.000 t. r. n.
Liverpool	34.305.000 t. n. n.
Southampton	25.712.000 t. r. n.
Hull	11.902.000 t. r. n.
Manchester	7.776.000 t. r. n.
Bristol	7.321.800 t. r. n.

RUCH PORTOWY TALLINNA W R. 1936.

Ruch okrętowy w Tallinnie w roku ubiegłym znacznie się ożywił: weszło tonażu okrętowego 952.532 t. r. n. wobec 834.782 t. r. n. w roku 1935, co wynosi 14 procentowy przyrost. Ruch pasażerski zwiększył się jeszcze bardziej: przybyło pasażerów 75 tysięcy, wobec 52 tysięcy poprzedniego roku. Dużą część tego ruchu objęła komunikacja pasażerska z przeciwległą Finlandią.

PORT KONSTANCA W R. 1936.

Rumuński zewnętrzny port Konstanca ma znaczenie jako port pasażerski dla komunikacji z Bliskim Wschodem i jako port eksportowy dla nafty rumuńskiej. Pod względem ruchu pasażerskiego na pierwszym miejscu stanęły przewozy polskiej linii Konstanca — porty Bliskiego Wschodu, które z ogólnej ilości 57.754 pasażerów przewiezionych do 1 grudnia 1936 r. przewiozły 52%, reszta przypada na przewozy pod banderą rumuńską. Ruch okrętowy na wejściu przekroczył 5 mil. ton. r. netto, przewyższając o 3 proc. ruch zeszłoroczny. W ruchu towarowym wyjściowym 94% pod względem wagowym zajęły produkty naftowe.

WARUNKI POŻYCZEK OKRĘTOWYCH W SKANDYNAWII.

Znane towarzystwo liniowej żeglugi „Svenska Lloyd" zaciągnęło u Skandinaviska Kredit A/B pożyczkę obligacyjną, która będzie amortyzowana w latach 1940 — 49, przy stopie procentowej 3 i ¼%, i kursie emisyjnym 100 i pół. Kwota wynosi 2.250.000 koron szwedzkich.

STATEK BEZ PORTU MACIERZYSTEGO POD WZGLĘDEM PRAWNYM.

Amtsgericht w Elblągu rozpatrywał nadzwyczaj ciekawą sprawę statku, jak stwierdził sąd ten, bez portu macierzystego. Chodzi o statek niemiecki, wpisany do rejestru okrętów morskich w Hamburgu, jednak nigdy nie zawijający ani do Hamburga, ani też w ogóle do żadnego z portów niemieckich. Właścicielem i eksploatatorem statku jest jego kapitan. Sąd orzekł, że statek, jako że nie uprawia żeglugi z żadnego z portów niemieckich, lecz raczej sam jest bazą dla swej żeglugi, więc nie posiada portu macierzystego.

Takie orzeczenie ma doniosłe skutki dla praw wierzycieli, gdyż w myśl § 754 niemieckiego kodeksu handlowego (HGB) prawa wierzyciela okrętowego, — chodzi tu o możliwość fantowania statku, — mogą zaistnieć z tytułu udzielenia pożyczki tylko poza granicami portu macierzystego. A w omówionym wypadku statek portu macierzystego w ogóle nie posiadał, więc i umowa pożyczkowa nie została zawarta poza jego granicami, — tak orzekł sąd w Elblągu.

Jak widać również i nowe wydanie HGB jeszcze daje pole do kazuistycznej interpretacji. Bo przecież można rozumować również tak: Skoro statek nie posiadał portu macierzystego, fakt pożyczki na pewno zaszedł *nie* w porcie macierzystym. Słowa „poza portem macierzystym" przecież należy rozumieć nie jako rozróżnienie przestrzenne, lecz jako negację logiczną, t. zn. „nie w porcie macierzystym", czyli poprostu „casus non A". Jeśli A jest zerem, to tym bardziej casus non A zawsze istnieje i nie zachodzi wcale kompromitujący wypadek „sąsiedztwa z próżnią", które wynika z zastosowania do tego wypadku paragrafu 754 HGB w interpretacji przestrzennej.

WYNALEZIENIE NOWEJ SYRENY OKRĘTOWEJ.

W Szwecji wynaleziono nowy typ motorowej syreny okrętowej, nadzwyczaj donośnej. Siła jej 14 razy większa jest od siły zwykłych syren: jej dźwięk na odległość do 50 metrów jest dla ludzi nie do zniesienia. Wynalazcą jest inż. Harald Ekman w Sztokholmie, firma ASEA (powszechne szwedzkie tow. elektryczne) już wykonuje seryjnie 100 nowych syren. Efekt nowej syreny został jeszcze zwiększony przez zastosowanie obracającego się wycinka największej siły: doświadczalnie stwierdzono zwiększenie w ten sposób donośności dźwięku.

DEKLARACJE WYWOZOWE I ZAŚWIADCZENIA WYWOZOWE.

„Monitor Polski" z dnia 27 ub. m. opublikował zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 22 ub. m. w sprawie przyjmowania zgłoszeń wywozowych oraz wydawania zaświadczeń walutowych.

Par. 1 zarządzenia ustala następujący wykaz instytucyj, do których należy składać zgłoszenia wywozowe i które doręczać będą eksporterom zaświadczenia walutowe (w poniższym zestawieniu instytucyj podane są tylko ich nazwy — bez towarów, podpadających pod ich kompetencje — z wyjątkiem Polskiego Instytutu Rozrachunkowego, którego kompetencje określone są dokładnie według zarządzenia): 1) Polski Instytut Rozrachunkowy w Warszawie oraz jego delegatury — na wszystkie towary z wyjątkiem: żelaznych wyrobów hutniczych, produktów naftowych, wyrobów przemysłu metalowego przetwórczego, wełny czesanej, przędzy czesankowej oraz wyczesków i odpadków wełnianych, papieru, tektury wszelkiej, bibułki papierosowej, obić papierowych, drewna okrągłego liściastego i iglastego, drewna opałowego, materiałów drzewnych tartych wszelkich iglastych i liściastych, kopalniaków, podkładów kolejowych i sliprów iglastych i liściastych, wszelkich materiałów ciosanych, papierówki: świerkowej, jodłowej, sosnowej i osikowej w szczapach i okrąglakach, mebli giętych i ich części, wikliny, łyka z drzew, dykt i fornierów, ryżu łuszczonego i pochodnych, zboża, przetworów zbożowych, słodu, strączkowych, nasion oleistych, nasion koniczyny i innych nasion, zwierząt gospodarskich żywych i bitych, mięsa, wszelkich przetworów mięsnych, słoniny, smalcu, drobiu żywego i bitego, dziczyzny, cukru, jaj, masła i sera, melasy i wysłodków buraczanych, przetworów ziemniaczanych, cementu wszelkiego; 2) Polska Konwencja Węglowa w Katowicach; 3) Związek Eksportowy Polskich Hut Żelaznych w Katowicach; 4) Polski Związek Przemysłowców Metalowych w Warszawie; 5) Unia Polskiego Przemysłu Górniczo-Hutniczego w Katowicach; 6) Polski Eksport Naftowy we Lwowie; 7) Związek Przemysłu Chemicznego R. P. w Warszawie; 8) Konwencja Przędzalń Wełny Czesankowej w Polsce w Łodzi; 9) Syndykat Eksportu Odzieży w Łodzi; 10) Związek Papierni Polskich w Warszawie; 11) Naczelna Dyrekcja Lasów Państwowych w Warszawie; 12) Komitet Eksportowy Materiałów Tartych w Warszawie; 13) Komitet Eksportowy Papierówki w Warszawie; 14) Komitet Eksportowy Sliprów i Podkładów w Warszawie; 15) Komisja Parytetowa przy Zrzeszeniu Zw. Właścicieli Lasów w Warszawie; 16) Komitet Eksportowy Dykt w Warszawie; 17) Polsko-Gdański Przemysł Ryżowy w Krakowie; 18) Związek Eksporterów Zboża R. P. w Poznaniu; 19) Polski Związek Eksporterów Bekonu i Artykułów Zwierzęcych w Warszawie; 20) Polski Związek Eksporterów Drobiu w Warszawie; 21) Związek Zawodowych Zrzeszeń Eksporterów Jaj w Warszawie; 22) Związek Spółdzielni Mleczarskich i Jajczarskich w Warszawie; 23) Dyrekcja Państwowego Monopolu Spirytusowego w Warszawie; 24) Bank Cukrownictwa S. A. w Poznaniu; 25) Związek Zachodnio-Polskiego Przemysłu Cukrowniczego w Poznaniu; 26) Ogólnopolskie Zrzeszenie Przemysłowców-Eksporterów Przetworów Ziemniaczanych w Poznaniu; 27) Zrzeszenie Producentów Przędzy Bawełnianej w Polsce, w Łodzi; 28) Związek Eksporterów Przemysłu Włókienniczego w Bielsku; 29) Związek Polskich Fabryk Portland-Cementu w Warszawie; 30) Związek Przemysłowców w Białymstoku; 31) Związek Hut Szklanych w Polsce, w Warszawie; 32) Dyrekcja Państwowego Monopolu Solnego w Warszawie.

Komisja obrotu towarowego może według uznania, w wypadkach wyjątkowych przyznać Polskiemu Instytutowi Rozrachunkowemu i jego delegaturom prawo doręczania zaświadczeń walutowych na artykuły, zasadniczo wyłączone z pod kompetencji P. I. R.

Zaświadczenie walutowe służy do jednorazowej odprawy celnej lub skarbowej. Przy odprawach towarów, których wartość nie przekracza 30 zł nie wymaga się przedstawiania zaświadczeń walutowych.

Za wystawienie zaświadczenia walutowego Komisja obrotu towarowego pobierać będzie następujące opłaty: od transportów wagi do 15 tys. kg wraz z bezpośrednim opakowaniem: a) węgla, koksu i brykietów oraz drewna opałowego — zł 0,50; b) od wszelkich innych towarów przy wartości do 200 zł włącznie — zł 0,50, przy wartości wyższej — zł 1,00; o ile transport, związany z jednym zaświadczeniem walutowym, przekracza wagę 15 tys. kg, wówczas od każdych następnych rozpoczętych 15 tys. kg pobierana jest opłata według wyżej podanych norm.

Omawiane zarządzenie Min. Przemysłu i Handlu weszło w życie 1 lutego r. b. Równocześnie traci moc obowiązującą zarządzenie Min. Przemysłu i Handlu z dnia 15 maja r. ub. w sprawie przyjmowania zgłoszeń wywozowych oraz wydawania zaświadczeń walutowych w brzmieniu późniejszych zarządzeń z dn. 4 czerwca i 2 lipca r. z.

ZAMIANA KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH ILOŚCIOWYCH NA WARTOŚCIOWE.

Z dniem 1 stycznia b. r. Ministerstwo Przemysłu i Handlu wzamian dotychczasowych kontyngentów ilościowych uruchomiło na niżej wymienione artykuły kontyngenty wartościowe.

W podaniach o przywóz należy, jak dotychczas, notować obok wartości również wagę towaru.

Podwyższenie wartości w wydanych pozwoleniach na niżej wymienione artykuły nie będzie możliwe. Jeżeli chodzi o sprawę dewiz. to przydziały na niżej wymienione artykuły będą w całości pokryte dewizami.

Nie dotyczy to krajów clearingowych: Austrii, Bułgarii, Hiszpanii. Italii, Jugosławii. Rumunii, Turcji. Szwajcarii i Węgier, z których przywóz na niżej wymienione artykuły jest w ramach clearingu nieograniczony.

Poz. 80 p. 1	ziarno kakaowe,
„ 89 p. 1, 2, 3	rośliny, używ. w lecznictwie i ich części.
„ 90 p. 1	orzechy kamienne,
„ 94	garbniki naturalne,
„ 96	kalafonia,
„ 97	agar-agar, szellak itd.,
„ 100	kamfora,
„ 104	(z wyj. fibru) korzeń ryżowy, piasawa, słoma ryżowa.
„ 104 z p. 2	fiber,
„ 104	materiały koszykarskie.
„ 104 p. 1	trzcina, trzcinka, bambus.
„ 104	korzeń, ryż itd.,
„ 104 p. 3	lufa, trawa morska itd.,
„ 134 p. 1	szczecina nieoczyszcz. i niesortowana,
„ 134	szczecina.
„ 143 p. 1	muszle morskie,
„ 148	dolomit, piasek kwarcowy. wapień stłuczony,
„ 149	ziemia okrzemkowa,
„ 150 p. 1	gliny rodzime,
„ 151 p. 1	kreda,
„ 152 p. 4	gips,
„ 155 p. 1	magnezyt,
„ 156 p. 1	talk,
„ 157	szpat ciężki, witeryt,
„ 158, 159, 160	stroncjanit, celestyn. skaleń, fluoryt, kryolit,
„ 161	materiały, zawierające bor.
„ 165 p. 2, 3	kwarc, kamienie kwarcyt..
„ 169	azbest,
„ 170 p. 2	pumeks itd..
„ 171	grafit,
„ 177 p. 1-c	piryty i wypałki pirytowe,
„ 178	masy do oczyszcz. gazu,
„ 203, 204	wosk roślinny i pszczeli,
„ 295 p. 3	rtęć,
„ 295 p. 6	siarka,
„ 295 p. 7	antymon,
„ 295 p. 8	fosfór,
„ 295 p. 9	brom, jod,
„ 298 p. 3	kwasy fosforowe,
„ 299 p. 1, 3, 13, 23	jodek sodu i potasu, związki sod. i potasu nieorg.,
„ 300	związki amonu nieorg.,
„ 300 p. 1, 3	„ manganu nieorg. opr. os. wym.
„ 305	„ baru nieorg. opr. os. wym.
„ 306	„ rtęci nieorg. opr. os. wym.
„ 307	amalgamaty,
„ 309	związki baru nieorg.
„ 310	„ glinu nieorg.
„ 313	„ arsenu nieorg. opr. os. wym.
„ 314	„ antymonu nieorg.
„ 315	„ bizmutu nieorg.
„ 317	„ manganu nieorg.
„ 319	„ niklu nieorg.
„ 320 p. 1, 2, 3	„ żelaza nieorg. opr. os. wym.
„ 322	kryolit sztuczny itd.,
„ 324	cjanki, cjanin itd.,
„ 328, 329, 330	wszelkie związki srebra. osmu itd.,
„ 334	kwaśny winian potasu itd.,
„ 338	kwas garbnikowy,
„ 339	kwas benzoesowy i jego sole, opr. os. wym.,
„ 347	czterochloran węgla.
„ 356	estery itd.,
„ 393—404	(grupa nr 31 z wyj. poz. 403) barwniki syntetyczne i produkty pośredn. służące do ich wyrobu,
„ 403	organiczne związki barw. syntetyczne,
„ 405, 406	wyciągi, przetw. farb. rośl.,
„ 407	kermas, koszenilla itd.,
„ 408	sadza, czernia z kości itd..
„ 409	bejca orzechowa,
„ 410 p. 2	ziemia i gliny farb. farby z tlenku żel.,
„ 411 p. 4	biel tytanowa,
„ 414, 415	farby min. nieorg. opr. os. wym.,
„ 424, 425	ekstrakty garbarskie.
„ 473 p. 3	fosforyty,
„ 489—491	mieszanina do nart. z posp. mater. itd.,
„ 492 i 493	skóry surowe.
„ 528 p. 2	skóry baranie do wyr. martwej wełny,
„ 589 p. 1-a	wełna brudna.
„ 592 p. 1	wełna czesana,
„ 589 p. 1-b	wełna prana,
„ 590 p. 1	odpadki wełniane,

„ 623	p. 1	len czesany do wysokich przędzy,
„ 626		rami, włókno kokosowe,
„ 646	p. 2	sznurki z włókien kokos.,
„ 719		szmaty, skrawki tkanin itd.,
„ 720		kauczuk surowy,
„ 721		namiastka kauczuku,
„ 730	p. 1	drzewo do wyr. fornierów,
„ 779		drzewo sur. korkowe,
„ 790		odpadki kory korkowej opr. os. wym.,
„ 807		fibra wulkanizowana,
„ 894		płyty azbestowe, cementowe,
„ 896		stłuczka szklana,
„ 927	p. 1	stare żeliwo, złom, odpadki,
„ 933—935		półfabrykaty kute i odlewn.,
„ 950		drut żelazny, stalowy dla fabryk maszyn przem. włók.,
„ 965	p. 2	stal w ziarnach,
„ 966		cyna,
„ 997		miedź,
„ 978	p. 1—4	aluminium,
„ 980		nikiel.

USTERKI W DOSTAWACH ZIEMNIAKÓW DO ARGENTYNY

Dostawy ziemniaków z Polski do Argentyny, jakie nadeszły w październiku i listopadzie 1936 r., wykazały usterki w technicznej stronie importu.

Przede wszystkim skrzynie, w których przychodziły ziemniaki polskie, były bardzo różnorodne, w niektórych wypadkach tak słabe, że w czasie transportu trzeba było ziemniaki przepakowywać do worków, w innych zaś skrzynie były zrobione z niestarannie heblowanych deseczek. Poza tym odbiorcy ustalili, że towar jest znacznie gorzej sortowany niż ziemniaki holenderskie. Te przyczyny powodują, że według opinii szeregu importerów wartość towaru polskiego traci około 20 cent. ang. na skrzyni w porównaniu z dostawami towaru holenderskiego.

ZMIANY KONIUNKTURALNE NA RYNKU DYKT W EGIPCIE.

Fakt podniesienia przed kilku miesiącami przez Egipską Administrację Ceł o 100% stawki celnej na dyktę sowieckiego pochodzenia posiada szczególne znaczenie dla polskiego eksportu. Normalna stawka celna wynosząca Ł. eg. 2,400 plus 11% za 1000 kg, jest bardzo wysoka i stanowi około 25% wartości fakturowej cif Aleksandria przy niższych gatunkach. Podniesienie o 100% cła dla dykty sowieckiej, która jest największym konkurentem dykty polskiej, winno spowodować zmniejszenie importu dykty sowieckiej na rynek egipski.

Poniższe cyfry statystyczne przywozu dykty do Egiptu dają pewną orientację co do zakresu nowych możliwości zbytu dla dykty polskiej:

kraj pochodzenia	1935		1936 styczeń-paźdz.	
	tony	Ł. eg.	tony	Ł. eg.
Polska	2.176	31.750	1.777	26.313
Rosja Sowiecka	1.212	12.779	1.546	18.956
Inne kraje	587	9.219	621	10.945
Razem	3.976	53.748	3.946	56.214

Nowa sytuacja koniunkturalna na rynku egipskim winna być tym więcej wyzyskana przez polskich eksporterów, że — jak to jest widoczne z przytoczonych cyfr — konkurencja dykty sowieckiej stała się na tymże rynku intensywniejszą w ciągu roku 1936 i spowodowała pewne skurczenie się obrotów dykty polskiej w stosunku do 1935 r.

Na razie skutki dokonanej zmiany celnej nie dały się dotychczas odczuć w sposób wyraźniejszy dla dykty polskiej wobec ciążących jeszcze na rynku dużych stoków dykty sowieckiej.

Motywem wprowadzenia powyższego zarządzenia celnego, które możliwe było wobec braku istnienia porozumienia handlowego między Egiptem a Rosją Sowiecką, były m. in. względy protekcyjne, w związku z uruchomioną w roku ubiegłym pierwszą fabryką dykty w Aleksandrii, dla której szczególnie niewygodną była przede wszystkim konkurencja taniej dykty sowieckiej. Należy jednak zaznaczyć, że fabryka ta zakrojona jest w chwili obecnej na małą skalę (produkcja miesięczna około 50 metrów sześciennych).

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE DLA FIRM BIORĄCYCH UDZIAŁ W MIĘDZYNARODOWEJ WYSTAWIE W PARYŻU W ROKU 1937.

Pragnąc silniej zainteresować firmy, uczestniczące w Wystawie Międzynarodowej w Paryżu w r. 1937, udziałem w tej imprezie, rząd francuski rozważa możliwość udzielenia poszczególnym państwom kontyngentów dodatkowych, ponad normy, normalnie przyznawane. Towary te, które będą mogły być sprowadzone na podstawie tej decyzji, dzielą się na dwie grupy: 1) artykuły spożywcze konsumowane bezpośrednio w restauracjach i kawiarniach jako potrawy i specjalności danego kraju, 2) inne artykuły, które będą wystawione w pawilonach w formie próbek, których dostawa będzie mogła się odbyć po zakończeniu Wystawy według zamówień udzielonych uprzednio wystawcom.

W praktyce postanowienie sprowadza się do tego, iż na listach przygotowywanych obecnie przez Państwowy Instytut Eksportowy, można zamieścić wszystkie te towary produkowane w Polsce, które miałyby możliwości sprzedaży na rynku francuskim.

Zwracając uwagę firmom eksportowym na powyższą możliwość intensyfikacji eksportu na rynku tamtejszym, Instytut prosi zainteresowane firmy o możliwie rychłe porozumienie się w poruszonej sprawie.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 STYCZNIA 1937 R.

ALGIER. Wprowadzony z dniem 1 I 37 podatek obrotowy od towarów importowanych w wysokości 6% od wartości jest nowym obciążeniem dla importerów, gdyż dotychczas taki podatek dla Algieru nie istniał.

ARGENTYNA. 10-procentowy dodatek celny został na rok 1937 nadal utrzymany w życiu. Od dodatku uwolnione są tkaniny jedwabne, maszyny do przeróbki argentyńskich surowców tekstylnych i maszyny dla elektrowni.

AUSTRALIA. Władze australijskie wydały zarządzenie, na mocy którego towary importowane, o ile mają korzystać ze stawek taryfy pośredniej, winny posiadać uwierzytelnione zaświadczenie, stwierdzające kraj pochodzenia towaru.

BELGIA. Na okres przejściowy mają być zniesione ograniczenia przywozu węgla ze względu na dający się odczuwać brak węgla na rynku belgijskim.

W belgijskim Monitorze z 24 ub. m. ukazało się zarządzenie, uchylające taksę importową, stosowaną przy wywozie węgla dla wyrobu koksu; taksę powyższą obniżono na 5 fr. od tony przy imporcie węgla dla celów przemysłowych i na 10 fr. od t. przy węglu dla konsumcji prywatnej.

BUŁGARIA. Na podstawie art. 8 ustawy o przywozie i wywozie został dopuszczony do wywozu w ramach kompensat smalec wieprzowy z warunkiem odprowadzenia 40% w walutach wolnych do Banku Narod. Bułgarskiego.

Również w powołaniu na art. 8 zostało wydane zarządzenie o obrocie kompensacyjnym w zakresie transakcyj dokonywanych we frankach franc., szwajc., florenach, koronach czeskich i lirach w związku z dewaluacją tych środków płatniczych.

CYPR. Na rok 1937 ustalona została wysokość kontyngentów importowych na tekstylia. Ze specjalnych przydziałów korzystają: Japonia, Włochy, Czechosłowacja, Francja i Niemcy. Kontyngent dla krajów innych, oddzielnie niewymienionych, wynosi 112.500 yardów.

CZECHOSŁOWACJA. Lista towarów zwolnionych od zaświadczeń dewizowych obejmuje m. in.: miód naturalny i sztuczny, węgiel drzewny, torf, rudy, szpat mielony i szlamowany, przędzę bawełnianą, lnianą i jutową, nici jedwabne, masę papierową, obuwie w połączeniu również z materiałami, odzież, pasy napędne, drewno, klepki, fryzy, parkiety, listwy, ramy, blachy, maszyny włókiennicze, chemikalia, jak: węglan potasu, azotan sodowy, sól gorzka, siarczany, następnie pasty do obuwia, szmaty itp.

Zwolnione od pozwoleń przywozu są m. in. jarzyny, siano, sztuczne tłuszcze jadalne, smoła naftowa, terpentyna, konopie, przędza konopna, papa, materiały dziane impregnowane, cerata, żelazo-krzem i inne. Odnośne listy znajdują się w P. I. E.

DANIA. Stanowisko rządu duńskiego co do projektu zmiany ustawy o regulowaniu importu, planowanego przez koła gospodarcze, jest negatywne. Min. Spraw Zagr. wypowiedział się jednak pozytywnie co do skrócenia ważności wspomnianej ustawy.

FRANCJA. Do nr. 2 „Biuletynu“ na str. 17 zakradł się błąd drukarski pod „Francja“. Podatek ryczałtowy od importowanych towarów wynosi 6%, a nie 60%.

W „Journal Officiel“ z 16 ub. m. ogłoszono zmianę stawek celnych na tłuszcze i oleje, jak i na wyroby z nich. Poniżej podajemy częściowo zestawienie towarów, objętych zniżkami.

Nr tar cel.	Nazwa towaru	podstawa wymiaru cła kg.	stawka dotychczas fr.	stawka nowa fr.
50E	Tłuszcze zwierzęce dla wyrobu mydła	100	62,—	55,50
	Inne	100	75,—	46,50
	Nie utwardzone	100	25,—	25,50
51	Oleomargaryna, nieemulsjonowana . . .	100	200,—	125,—
	Margaryna, tłuszcze jadalne i podobne . . .	100	400,—	245,—
111bisA	Jadalne tłuszcze rośl.	100	400,—	245.
312	Mydła nietoaletowe	100	108,—	76,50
383	linoleum, grubsze niż 5 mm	100	510,—	255,—

HISZPANIA. Rząd powstańczy powołał do życia specjalne komisje do regulowania przywozu i wywozu. Każda prowincja posiadać ma oddzielne komisje, działające dla terenu poszczególnych prowincyj.

JAPONIA. Wprowadzone zostało zarządzenie o kontroli importu zagranicznego, a w związku z tym o obowiązku uzyskiwania zezwoleń na transfer zobowiązań towarowych. Według oświadczeń urzędowych zarządzenia te mają na celu przeciwdziałanie spekulacji dewizowej, natomiast nie będą działać hamująco na normalny import towarowy.

W dzienniku „The Japan Advertiser“ ukazały się ostatnio projekty podwyżki japońskiej taryfy celnej. Podwyżki te, wynoszące w wielu wypadkach 200—300 procent dotychczasowych stawek celnych, miałyby stosować się także do różnych towarów, które są interesujące dla eksportu polskiego. Listę projektowanych zmian można przejrzeć w Państw. Instytucie Eksportowym.

JUGOSŁAWIA. Z ważnością od 1 I 1937 podwyższono stawki ryczałtowego podatku obrotowego od importu: jedwabiu i wyrobów jedwabnych, aksamitu, wyrobów dzianych, dywanów, jedwabiu sztucznego, podeszew i obcasów gumowych oraz niektórych wyrobów tekstylnych.

KANADA. Decyzją Min. Skarbu z 1 XII 36 uwolnione zostały od podatku konsumpcyjnego i obrotowego przesyłki materiałów dla dalszej przeróbki w Kanadzie.

Ustanowiono nową ewaluację urzędową na dębowe tafle posadzkowe w Kanadzie.

ŁOTWA. Rada Ministrów upoważniła Min. Finansów do uzależniania wywozu w miarę potrzeb gospodarczych od specjalnych zezwoleń. Na razie zarządzeniami takimi objęto: wywóz drewna okrągłego iglastego, żelaza lanego, stali, starego żelastwa i starej stali, starego drutu, miedzi, aluminium, niklu i innych metali, skór surowych, kleju, jelit, pasz itp.

MEKSYK. Z dniem 18 ub. m. podwyższono cło na pończochy jedwabne do wysokości 1 pezo od pary.

NIEMCY. Wprowadzone zostały zmiany stawek celnych z dn. 25 I 37 w pozycji 616A, obejmującej forniery, tapety fornierowe i płytki ścienne z fornierów.

PALESTYNA. W urzędowej „Palestine Gazette" z dn. 31 XII 36 ukazało się rozporządzenie rządu palestyńskiego, ustanawiające nowe obniżone stawki celne na zboże i mąkę, ważne na pierwszy kwartał 1937 r.

TUNIS. Dotychczasowe opłaty celne dodatkowe (należności stemplowe i od plombowania, opłaty od kwitów, należność statystyczna ,opłata od zezwolenia na przywóz) — zostały skomasowane pod nazwą „taxe de formalités douanières" i wynoszą ryczałtowo 1 frank od 1000 kg, lecz minimum 2% od wartości towaru. Do każdej deklaracji celnej należy dołączyć rachunek, wystawiony w miejscu wysyłki towarów. Rachunek musi poza tym zawierać uwagę: „Certifié conforme", dalej datę, miejsce wysyłki i podpis wysyłającego. Podpis musi być zalegalizowany przez konsulat francuski.

WŁOCHY. Osobna komisja opracowuje obecnie nowe wydanie włoskiej taryfy celnej, stosownie do nowych potrzeb Imperium. W szczególności taryfa ma umocnić więzy, łączące kraj macierzysty z koloniami i przyczynić się do jak najżywszej wymiany dóbr między Włochami a Abisynią.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Szanghaju pragnie nawiązać bezpośredni kontakt z polskimi wytwórniami środków do prania i czyszczenia, oraz ewentualnie otrzymać reprezentację na Chiny. P/670/42/TC.

Firma estońska poszukuje przedstawicielstw w zakresie wszelkich artykułów drukarskich, chemicznych oraz nowości różnego rodzaju. P/368/21/TC.

Indyjska firma importowa nawiąże bezpośrednie kontakty z producentami polskimi tkanin wełnianych, pluszów, koców i t. p. P/791/46/M.

Firma amerykańska interesuje się importem starych worków używanych do cukru i ryżu, wyrażając gotowość nabycia każdej ilości takich worków. — P/1404/46/M.

Firma marokańska poszukuje przedstawicielstw firm polskich w zakresie tkanin, konfekcji, galanterii, kapeluszy, obuwia, trykotaży. P/1486/3.R/M.

Firma egipska interesuje się futrami wyprawionymi i farbowanymi wszelkiego rodzaju. P/1773/46/M.

Firma w Iraku interesuje się importem z Polski różnych artykułów. P/1778/95/Ro.

Zarząd Poczt i Telegrafów Unii Poł. Afrykańskiej sporządza listę firm, celem uznania ich jako dostawców szczypiec i obcęgów. P/1118/3B/Ro.

Firma południowo afrykańska ma zapotrzebowanie na różnego rodzaju maszyny, jak: do wyrobu i opakowania wszelkich artykułów cukierniczych, tokarnie, obrabiarki, świdry, maszyny do obróbki drzewa. P/58/3B/Ro.

Na terenie Indyj Bryt. istnieje zapotrzebowanie na różne maszyny. P/33192/3B/Ro.

Firma belgijska interesuje się importem narzędzi ciesielskich, oraz rolniczo - ogrodniczych. — P/1407/44/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY TARYFOWE

POLSKO - SZWEDZKA TARYFA KOMBINOWANA KOLEJOWO-MORSKA.

W połowie grudnia z. r. wprowadzono w życie kombinowaną taryfę polsko-szwedzką na bezpośredni przewóz towarów koleją i statkami morskimi między stacjami polskimi a szwedzkimi portami Sztokholm i Norrköpping i odwrotnie z przeładunkiem w Gdyni i Gdańsku. Komunikację między portami polskiego obszaru celnego a portami szwedzkimi utrzymują Żegluga Polska i Svenska Amerika Liniens Oestersjötrafik w Göteborgu.

Taryfa składa się z 2 części. Część I zawiera ogólne przepisy przewozowe i taryfowe, a część II wykaz odległości, pojedyncze taryfy artykułowe i spis objętych nimi artykułów. Przewóz przesyłek odbywa się w tej komunikacji za specjalnymi listami — przewo-

zowymi — konosamentami, wypełnianymi w języku kraju nadania i niemieckim w 9 odbitkach. Dopuszczalnym jest wystawianie listów przewozowych — konosamentów na okaziciela. Bezpośrednie stawki opłat przewozowych tej taryfy w złotych obejmują w łącznych cyfrach kolejowe stawki opłat przewozowych P. K. P., ewentualne koszty przechowania przesyłek na składzie w Gdyni wzgl. Gdańsku, aż do następnego odjazdu statku, koszty przeładunku w tych portach oraz fracht morski.

Dla komunikacji między portami szwedzkimi z jednej strony, a zagranicznymi stacjami dalszego zaplecza naszych portów, jak Rumunia, Czechosłowacja, Austria, Jugosławia, Węgry itd. dopuszczono możliwość przeekspediowywania nadchodzących do Gdyni wzgl. Gdańska przesyłek przez Ajencję Celną w w Gdyni wzgl. Ekspedycję Towarową w Gdańsku bądź to na podstawie taryfy polsko-szwedzkiej do szwedzkich portów, bądź też po przywiezieniu przesyłek na podstawie tej taryfy do Gdyni wzgl. Gdańska do wspomnianych krajów. Odpada wskutek tego potrzeba użycia do tego pośrednictwa firmy trzeciej.

Taryfa omawiana przewiduje taryfy artykułowe na następujące towary: na towary różnego rodzaju w obu kierunkach, z Polski do Szwecji, na przewóz bieli cynkowej, cebuli, cynku, krochmalu i mąki ziemniaczanej, smoły, wikliny i obręczy, wyrobów koszykarskich, makuchów, winogron i owoców południowych, ze Szwecji do Polski na przewóz maszyn i aparatów elektrycznych, celulozy, makulatury, maszyn do pisania i liczenia, łożysk kulkowych, papieru drzewnego i pakunkowego, skór, tektury, tłuszczów i tranu, szmat, wirówek i wirówek mleczarskich.

Mimo nieprzychylnego przeważnie oceniania celowości tworzenia kombinowanych taryf na przewóz kolejami i morzem wobec niestałości frachtów morskich, okazuje się przecież, że w niektórych wypadkach uważa się przecież za wskazane wprowadzenie takich taryf. Podczas gdy dawna taryfa polsko-amerykańska, nie aktualizowana po jej wydaniu, została zniesioną po 4-letnim, a rumuńsko-polsko-amerykańska po 2-letnim istnieniu, okazała się taryfa polsko-rumuńsko-lewantyńska, dostosowywana z biegiem lat do potrzeb, życiową, czego czynniki miarodajne spodziewają się też po nowej taryfie polsko-szwedzkiej.

DALSZA ROZBUDOWA CZECHOSŁOWACKO-POLSKIEJ TARYFY PORTOWEJ.

W dalszym ciągu omówionej przez nas w n-rze 15 Biuletynu z 25 maja 1936 r. zmiany w poprzednim układzie czechosłowacko-polskiej taryfy portowej z dniem 1 lutego br. wyszła w ramach tej taryfy nowa część I, która zawiera ogólne postanowienia regulaminowe i taryfowe dla tej komunikacji, wykaz odległości i przepisy kierunkowe, oznaczające przejścia graniczne dla przewozu przesyłek w każdej relacji, objętej tą taryfą. Odnośne postanowienia dotychczasowe, zawarte w obowiązującej jeszcze części starej taryfy, równocześnie stracą moc obowiązującą. Zupełnie nowym będzie w części I postanowienie o dopuszczeniu ponownego nadawania za pośrednictwem Ajencji Celnej w Gdyni wzgl. Ekspedycji Towarowej w Gdańsku przesyłek, które nadejdą do tych stacyj w komunikacji między stacjami czechosłowackimi z jednej strony, a portami estońskimi i szwedzkimi z drugiej i z Gdyni wzgl. Gdańska będą mogły być dalej nadawane po przybyciu za listem przewozowym — konosamentem z portów estońskich wzgl. szwedzkich do Gdyni wzgl. Gdańska — nowym listem przewozowym międzynarodowym do Czechosłowacji, zaś w kierunku odwrotnym po nadejściu do Gdyni wzgl. Gdańska za międzynarodowym listem przewozowym z Czechosłowacji nowym listem przewozowym — konosamentem do portów estońskich lub szwedzkich na podstawie niedawno wprowadzonych kombinowanych kolejowo - okrętowych taryf polsko-szwedzkiej i polsko-estońskiej.

Równocześnie z nową częścią I omawianej taryfy wchodzi w życie jej zeszyt 5, który zawiera taryfy artykułowe na kamienie, cement, zaprawę i karborund w obu kierunkach, zaś na przewóz w kierunku do portów morskich szkła, gliny, wyrobów glinianych, grafitu, naftaliny, potasu oraz siarczanu żelaza, oraz na przewóz z portów morskich azotanu sodu i karbidu.

Taryfy artykułowe na te artykuły, zawarte dotychczas w starym zeszycie taryfy, o ile już nie zostały zniesione, są równocześnie unieważnione, a zeszyt starej taryfy, oznaczony przez pewien czas jako część I odtąd będzie nosił nazwę zeszytu 7. Część pozostałych w tym zeszycie taryf artykułowych i pozycyj aneksowych będzie jeszcze przeniesioną w świeżo opracowywany zeszyt 6 tej taryfy na przewóz wyrobów żelaznych, metali, rud i pirytów.

Stawki opłat przewozowych nowego zeszytu 5 taryfy na przewóz towarów, dla których już poprzednio przewidziane były taryfy artykułowe w starym zeszycie taryfy, nie pozostały w poprzedniej wysokości, a wykazują w pewnych relacjach też obniżki. Nowy zeszyt 5 zawiera też pozycje aneksowe, zawierające specjalne ulgi na przewóz cementu z Židenice i Komarna, grafitu od granicy austriacko - czechosłowackiej pod Breclav i na naftalinę przy kontyngencie 2000 ton z Morawskiej Ostrawy i Svonov—Witkowice.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

UMOWA BRANŻOWA POLSKO - GDAŃSKA W SPRAWIE USTALANIA CEN NA SZPROTY ŚWIEŻE.

W listopadzie ubiegłego roku przedstawiciele polskiego przemysłu rybnego, oraz rybaków na wybrzeżu zawarli z Fischversorgungsverband i z Fischzentrale w Gdańsku prowizoryczny układ w sprawie wzajemnego porozumienia się przy ustalaniu cen na szproty świeże.

Ostatnio odbyła się w Sopotach wspólna konferencja, mająca na celu przedłużenie do końca tegorocznego sezonu masowych połowów szprota, zawartego w listopadzie 1936 r. porozumienia. Ze strony polskiej wzięli w konferencji udział przedstawiciele Sekcji Przemysłu Rybnego przy Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni, oraz Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich.

W wyniku konferencji zawarto układ branżowy, w myśl którego obie strony zobowiązały się ustalać ceny tygodniowe dla szprotów świeżych we wzajemnym porozumieniu, ogłaszać zakazy połowów o ile sytuacja będzie tego wymagać, oraz dokonywać połowów jedynie przez 5 dni w tygodniu z wyłączeniem każdej soboty.

Wyżej omawiany układ przyczyni się w dużej mierze do unormowania konkurencji polskiego i gdańskiego przemysłu rybnego na rynkach zbytu wewnątrz kraju.

NORWESKIE ŚLEDZIE ŚWIEŻE W LODZIE NA RYNKU POLSKIM.

Wobec braku szprotów staje się aktualną sprawa zatrudnienia naszego przemysłu rybnego importowanym śledziem norweskim.

Rynek polski, jako odbiorca norweskich śledzi świeżych w lodzie, znajduje się na końcowych miejscach całego eksportu Norwegii. I tak, jeżeli Niemcy odbierają około 300.000 skrzyń (à 95 kg netto), to Polska nie dochodzi nawet do 20.000 skrzyń. Nic więc dziwnego, że dotychczas nie zwracano na takiego odbiorcę zbytniej uwagi. W tym roku jednak bawi w Gdyni, specjalny obserwator rynku (drugi obserwator w Gdyni zajmuje się śledziami zamrożonymi) z ramienia związku rybaków.

Sprzedaż śledzi świeżych z Norwegii jest specjalnie zorganizowaną. I tak największy odbiorca Niemcy, wysyłają swoje statki transportowe do Norwegii, zakupując tam śledzie bezpośrednio i opłacając jedynie koszta opakowania do skrzyń. Niemcy nie są zmuszani kupować te śledzie w poszczególnych grupach eksporterów, uzyskując w ten sposób nieco niższe ceny. Inaczej wygląda sprzedaż drugiemu największemu odbiorcy Anglii. W Norwegii wyznacza się co pewien okres pewną ilość śledzi świeżych, która może być sprzedaną angielskim odbiorcom. Ilość ta sprzedawaną jest w Norwegii na licytacjach i stosownie do zapotrzebowania ceny ulegają wahaniom. Daje to również angielskim odbiorcom możność wpływu na kształtowanie się cen. W najgorszej sytuacji znajdują się najmniejsi odbiorcy: Polska, Belgia, Holandia, Francja, gdyż kraje te mogą zakupywać śledzie tylko w wyznaczonych im grupach eksporterów norweskich, po cenach wyznaczonych przez tych eksporterów. Zakupy odbywają się „cif" porty przeznaczenia.

Na rynek polski oddano sprzedaż śledzi dwom firmom w Gdyni: „Mewa" oraz Gdyński Import Śledzi, przy czym Gdynia brana jest również pod uwagę jako port tranzytowy dla Czechosłowacji.

Najważniejszą przyczyną tak małego eksportu śledzi świeżych w lodzie do Polski, jest wedle mniemania naszego przemysłu rybnego, zbyt wysoka cena tych śledzi ustalana przez eksporterów norweskich.

W Norwegii dla śledzi świeżych w lodzie ustalają cenę związki rybaków, rozmaicie stosownie do przeznaczenia. I tak najtaniej sprzedaje się śledzie świeże dla fabryk mączki i oleju rybnego w Norwegii, bo 4 korony norweskie za hektolitr, t. j. około 90 kg śledzi. Nieco więcej dla celów paszy dla zwierząt domowych. Dalej idzie cena dla solenia około 5 koron za hektolitr. Dla fabryk konserw 6 koron. Dla rynku spożywczego 7 koron, dla zamrażalni rybnych około 8 koron. Wszystkie ceny podane obejmują rynek norweski. Dla eksportu śledzi świeżych za granicę, ceny wahają się od 11 koron do 15 koron za hektolitr, do czego należy dodać koszta opakowania, koszta pośrednictwa eksporterów norweskich, przewóz morski i koszta importera wraz z zarobkiem, aby otrzymać cenę na rynku przeznaczenia. Jest rzeczą ciekawą, że Norwegia nie zgadza się, aby zakupywano tam śledzie świeże luzem, gdyż przemysł drzewny norweski ma poważnego odbiorcę przy fabrykacji skrzyń do śledzi.

Polska jest jednym z główniejszych odbiorców norweskich śledzi mrożonych, odbierając w sezonie około czterdzieści tysięcy skrzyń à 50 kg. Dotychczasowy system sprzedaży tych śledzi polskim odbiorcom, gdzie można było nabyć ryby w dowolnych zamrażalniach, uznano w Norwegii za niekorzystny. Duża konkurencja między norweskimi eksporterami powodowała obniżanie cen. Doszło więc do porozumienia między norweskimi eksporterami, a na rynku polskim oddano wyłączną sprzedaż śledzi mrożonych tylko sześciu odbiorcom (Stafisko—Warszawa, J. Nurflus, Warszawa, B. Bikowski, Gdynia, Bloom-

field's. Gdynia, Gdyński Import Śledzi, Gdynia, Mathisen, Gdynia). Ustalono ceny na stałym poziomie (wyższym niż w roku ubiegłym), a w Gdyni przebywa stale kontroler z ramienia norweskich eksporterów.

Praktyka wykaże, w jakim stopniu norweski monopol sprzedaży śledzi mrożonych przyczyni się do zwiększenia, czy zmniejszenia zbytu na rynku polskim, gdyż jak każdy monopol budzić musi pewne zastrzeżenia, tak co do ograniczenia liczby importerów (obecnie sześć firm), jak i co do bezsilności odbiorców polskich na kształtowanie się cen.

POPRAWA SYTUACJI NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH.

Okres postu spowodował ożywienie w dotychczasowym zastoju na rynku śledzi solonych. Początek miesiąca lutego przyniósł importerom znaczne obroty w poszczególnych gatunkach śledzi. Jedynie w dziale holenderskich śledzi solonych uskarżają się importerzy na brak zezwoleń przywozu, tym bardziej, że chodzi tu o nieznaczne ilości.

Zwraca się uwagę na równoczesne udzielenie zezwoleń przywozu importerom w Gdańsku, chociaż przez Gdańsk przechodzi zaledwie jedna czwarta ilości śledzi holenderskich. Ceny wykazały tendencję zwyżkową.

POŁOWY SZPROTÓW W PIERWSZYM TYGODNIU LUTEGO.

Silne mrozy zatrzymały całkowicie rybołówstwo szprotowe. Dopiero ocieplenie się i odwilż, która przyszła w połowie tygodnia, umożliwiły tylko nielicznym kutrom z Helu wyjazdy na połowy, z wynikiem bardzo małym. Port rybacki w Gdyni zamknięty lodami dopiero w sobotę został całkowicie uwolniony od pływającej kry lodowej. Wszystkie kutry wyjechały z Gdyni na połowy w poniedziałek 8 bm. W najgorszym położeniu znajduje się port rybacki w Jastarni, pokryty grubą powłoką lodową i niedostępny dla kutrów. Ponieważ naturalne odtajenie portu potrwałoby zbyt długo, Urząd Morski zapewne wyśle holowniki dla połamania lodu.

Cenę na tydzień bieżący od 8 II do 12 II ustalono na zł 8,80 za 50 kg.

Zapotrzebowanie na szproty wędzone jest duże, zwłaszcza ze strony fabryk konserw, które jeszcze nie mogły rozpocząć produkcji. Gdyby brak szprotów utrzymywał się na dotychczasowym poziomie, eksport konserw szprotowych ustanie zupełnie.

NOTOWANIA CEN NA ŚLEDZIE I INNE GATUNKI RYB MORSKICH.

Ostatnie notowania cen na śledzie w złotych w porcie rybackim w Gdyni, franco wagon, oclone były następujące:

Śledzie solone beczki duże

„Mewa" polskie połowy: jarmuckie „FF": smolmatis 70, matis 68, matful 68. TB brak, spent 62, mleczaki: matis i matful 85.

Importowane jarmuckie: trójka: smolmatis i matis 76,35, I. trade 76 wszystkie wielkości, spenty 64, ordinery 72, spenty 63, wszystkie wielkości.

Importowane szkockie: trójka: matis i matful 86, I. trade od 81 do 85 wszystkie wielkości, crownmatis i crown-medium od 76 do 81.

Matiesy szkockie: Wick-Lerwick: selected 110 za 2 połówki.

Importowane holenderskie: 68 wszystkie wielkości.

Importowane islandzkie: 68.

Importowane norweskie: z połowów islandzkich: 68, myte: od 45 do 52, slomatjesy 50, schneidehering: 85, nowe SLOO: od 44 do 46.

Śledzie zamrożone norweskie: skrzynka	50 kg	— 22.—
Śledzie świeże w lodzie norweskie	95 kg	— 58,—
Makrele zamrożone norweskie	50 kg	— 18,—
Dorsze zamrożone norweskie	100 kg	— 80.—
Islandzkie dorsze zamrożone	100 kg	— 80.—
Islandzkie śledzie zamrożone	50 kg	— 20.—
Polskie połowy szprot	100 kg	— 20.—

Wydawnictwa

ROCZNIK STATYSTYCZNY REGIONU BAŁTYCKIEGO.

Nowe wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego

W ostatnich dniach ukazało się nowe wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego w języku ang. p. t.: „Statistical BALTIC YEAR-BOOK 1929—35", które stanowi ważną pozycję w ogólnej literaturze gospodarczej regionu bałtyckiego. Jest ono wyrazem stale pogłębianej w ostatnich czasach pracy nad zagadnieniami gospodarczymi w tym zakresie. Rocznik ułożony jest bardzo przejrzyście i daje zwięzły obraz struktury i życia krajów bałtyckich t. j. Danii, Szwecji. Finlandii, Łotwy, Litwy, Polski, Wolnego M. Gdańska i Niemiec. Część tablicowa rocznika dostarcza danych z następujących dziedzin: powierzchnia, granice, demografia, rolnictwo, leśnictwo, hodowla, kopalnictwo, przemysł, transport, komunikacja, handel zagraniczny, bilanse płatnicze, kredyt, przedsiębiorstwa, ceny, zatrudnienie i płace, nauka, finanse, wojsko. W dziale handlu zagranicznego Rocznik wyposażony jest w szereg specjalnych zestawień charateryzujących strukturę i przemiany w obrocie towarowym między krajami bałtyckimi.

Niewątpliwie BALTIC YEAR - BOOK spełnia swe zadanie pogłębiania znajomości zarówno poszczególnych krajów bałtyckich, jak również w charakterystycznym ich zestawieniu w jeden region bałtycki, jako całość i stanowi pod tym względem materiał pierwszorzędnej wartości, skupiony na blisko 100 stronach małego formatu.

Przetargi

PRZETARG NIEOGRANICZONY DYREKCJI PKP. POZNAŃ NA RÓŻNE ARTYKUŁY.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) czyściwa bawełnianego;
2) ścierek do podłóg i do kurzu:
3) rur żelaznych;
4) chemikalii różnych, dekstryny. kleju stolarskiego, mydła, pasty itp.;
5) lakieru czarnego przeciw rdzy, ksylolu wzgl. rozpuszczalnika;
6) pokostu lnianego; (o tę dostawę mogą się ubiegać wyłącznie wytwórnie. których urządzenia fabryczne i laboratoria chemiczne dają gwarancję dokładnego badania surowców i fachowego przygotowania wyrobów, i które uczestniczą w akcji Rządu preferencji do krajowych surowców oleistych i w związku z tym zawarły z organizacjami rolniczymi umowy na odbiór nasion oleistych)
i 7) wkrętów żelaznych do drzewa i metali oraz zatyczek.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach: 1) 26 lutego 1937 r., 2) 26 lutego 1937 r., 3) 2 marca 1937 r., 4) 9 marca 1937 r., 5) 12 marca 1937 r., 6) 12 marca 1937 r. 7) 19 marca 1937 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim nr 20 z dnia 26 stycznia 1937 r.

Pogorszenie sytuacji w imporcie owoców i towarów kolonialnych

Zarysowujące się od pewnego czasu w niektórych dziedzinach nawet zupełnie wyraźnie polepszenie koniunktury nie rozpowszechniło się zupełnie na branżę owocowo-kolonialną, a nawet można stwierdzić w zbycie niektórych artykułów znaczne zmniejszenie konsumcji. Twierdzenie to znajduje swój wyraz w liczbach następujących, odnoszących się do importu głównych gatunków owoców i towarów kolonialnych w ciągu ostatnich trzech lat. I tak przywóz towarów kolonialnych i niektórych owoców południowych przedstawiał się w tym okresie następująco:

Nazwa towaru	1934 r.		1935 r.		1936 r.	
	ton	wart. tys. zł	ton	wart. tys. zł	ton	wart. tys. zł
1) pomarańcze i mandarynki	3 667,3	2 297	34 082,8	15 559	26 261,5	12 326
2) cytryny, jabłka, banany, winogrona i śliwki świeże	26 286,1	11 397	25 826	11 917	18 086,3	10 394
3) rodzynki, koryntki, figi i śliwki susz.	9 448,5	6 519	10 659	6 900	10 480,3	6 063
4) migdały, orzechy laskowe i włoskie	18 474	3 405	18 226	3 242	14 613	2 908
5) towary kol. kawa, herbata, korzenie	10 138	19 112	9 164,3	16 231	9 277,5	15 044

Z przytoczonych wyżej liczb wynika, że import pomarańcz i mandarynek spadł w roku 1936 w stosunku do przywozu w r. 1935 pod względem tonażu o około 23%, a pod względem wartości o około 21%. Import z roku 1934 z powodu wysokiego cła przywozowego na te artykuły nie może służyć za podstawę porównawczą z uwagi na minimalny przywóz.

Spadek importu cytryn, winogron, jabłek, bananów i śliwek świeżych wynosił w r. 1936, w stosunku do 1934 r. ogólnie wagowo około 31,5%, wartościowo około 9%, a w stosunku do 1935 r. wagowo około 30%, a wartościowo około 12,8%.

Import owoców południowych suszonych (rodzynek, koryntek, fig i śliwek suszonych), zwiększył się wprawdzie w roku 1936 pod względem ilości, w stosunku do 1934 r. o około 10,9%, spadł jednak wartościowo o około 7%. W stosunku do przywozu w roku 1935 import tych artykułów zmniejszył się tak pod względem tonażu, jako też i wartości, w pierwszym wypadku o około 1.7%, w drugim — o około 12,1%.

Przywóz migdałów i orzechów laskowych i włoskich spadł w r. 1936, w stosunku do przywozu 1934 r. ilościowo o około 20.9%, wartościowo o około 14,5%, a w stosunku do 1935 r. ilościowo o około 20%, a wartościowo o około 10,3%.

Spadek importu towarów kolonialnych (kawy, herbaty i korzeni) wynosi w stosunku do 1934 r. pod względem wagi około 8,5%, a pod względem wartości około 20,3%. W stosunku do importu w r. 1935 — sytuacja w tym dziale nieco się zmieniła na lepsze, mianowicie: w 1936 r. wskutek wzrostu przywozu kawy ogólny import w tej grupie zwiększył się pod względem tonażu o około 1,2%, lecz pomimo tego wartość jego spadła w stosunku do 1935 r. o około 7,3%. Nadmienia się jednak, że wzrost przywozu kawy w 1936 r. uwidacznia się w imporcie kawy najtańszego gatunku, t. j. brazylijskiej na niekorzyść przywozu kawy jakościowo lepszej, czyli niebieskiej. Porównując import kaw niebieskich w roku 1936 z rokiem 1934, widzimy, że import ten spadł o około 22,5%. W 1934 r. przywóz kaw niebieskich wynosił w stosunku do ogólnego przywozu kawy około 32%, a w ubiegłym roku już tylko około 26,5%. Import herbaty zmniejszył się w ubiegłym roku w stosunku do 1935 r. o około 6%.

Przywóz korzeni zmniejszył się w tym samym okresie o przeszło 10%.

Znaczny spadek importu cytryn, który wynosi w stosunku do importu w 1935 około 30%, a do roku 1934 o około 35% jest najbardziej wyraźnym dowodem pogorszenia się sytuacji, gdyż owoc ten, stanowiący artykuł pierwszej potrzeby, nie może być zastąpiony żadnym innym owocem produkcji krajowej.

UŁATWIENIA PRZY PRZEDSTAWIANIU PRZY ODPRAWACH CELNYCH POZWOLEŃ PRZYWOZU MINISTERSTWA P. H.

Jak wiadomo pozwolenia przywozu powinny być ważne w chwili przedstawiania ich urzędowi celnemu przy odprawie celnej towaru, gdyż tylko w ten sposób strona może zadokumentować, że towar objęty pozwoleniem przywozu został zgłoszony do odprawy celnej w terminie ważności pozwolenia.

W pewnych jednak przypadkach urzędy celne mają przyjmować dodatkowo przedstawione pozwolenia przywozu, które w chwili prezentacji są już przeterminowane pod warunkiem, że towary, do których pozwolenia te mają być zastosowane, zostały zgłoszone do odprawy celnej przed upływem terminu ważności pozwolenia.

Przypadki te podane są w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Skarbu nr 3 z dnia 30 stycznia br. na str. 98/99 pod poz. 95.

NOWE TRANSPORTY KAWY.

Dnia 7 II br. s/s „Lech" przywiózł z Londynu 41 worków kawy niebieskiej różnego pochodzenia, ogólnej wagi 3.173 kg.

Dnia 11 II br. s/s „Kościuszko" przywiózł z Ameryki Południowej około 6.200 worków kawy brazylijskiej, wagi około 372 ton.

NOWE TRANSPORTY HERBATY.

S/s „Lech" przywiózł dnia 7 II br. z Londynu 24 partie herbaty różnego pochodzenia, razem 451 skrzyń, wagi około 21.700 kg.

Dnia 8/9 II br. s/s „Nereus" przywiózł z Amsterdamu 3.270 kg herbaty z Indii Holenderskich.

NOWE TRANSPORTY KORZENI.

Dnia 7 lutego s/s „Lech" przywiózł z Londynu następujące partie korzeni: 12 worków pimentu (ziela angielskiego), wagi około 610 kg, 6 worków imbiru, wagi około 330 kg i 2 bele cynamonu, wagi 90 kg.

Dnia 8/9 II s/s „Nereus" przywiózł z Amsterdamu około 1.470 kg pieprzu z Indii Holenderskich.

PRZYWÓZ PROSZKU KAKAOWEGO.

Dnia 7 II br. s/s „Lech" wyładował 71 worków proszku kakaowego, wagi około 3.040 kg.

Dnia 9 II br. s/s „Warszawa" przywiózł z Francji 16 worków proszku kakaowego, wagi około 1.145 kg.

Dnia 8/9. II s/s „Nereus" wyładował około 1.010 kg proszku kakaowego, pochodzenia holenderskiego.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW.

Między 17 a 19 lutego br. spodziewany jest s/s „Lechistan". Nadejdą tym statkiem pomarańcze i grapefruity palestyńskie w ilości ca 23.000 skrzyń.

MASŁO KAKAOWE.

Dnia 9 II br. s/s „Nereus" przywiózł z Holandii 4 partie masła kakaowego, ogólnej wagi około 11.580 kg.

OCZEKIWANY TRANSPORT ZIARN KAKAOWYCH.

Dnia 15 wzgl. 16 II nadejdzie z Ameryki Południowej s/s „Pedro Christophersen", na którym płynie dla Polski 35.700 kg ziarna kakaowego brazylijskiego. Towar załadowany został w porcie „Bahia".

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

W handlu towarami kolonialnymi panuje nadal spokój. Na rynkach zagranicznych tendencja na ogół zwyżkowa. Zapotrzebowanie rynku krajowego bardzo słabe. Z uwagi jednak na nadchodzące święta wielkanocne importerzy spodziewają się ożywienia ruchu w towarach kolonialnych z końcem lutego lub na początku marca, szczególnie na niektóre owoce suszone, masło kakaowe itp.

Kawa surowa.

Pozwolenia przywozu na kawę brazylijską są wyczerpane. Firmy importowe oczekują nowych przydziałów na transporty kawy zalegające w magazynach portowych ze s/s „Pułaski" i „Kościuszko". Z uwagi na przewlekłą procedurę załatwiania formalności kompensacyjnych oraz powolną realizację eksportu, importerzy muszą czekać na pozwolenia przywozu z transakcyj wiązanych bardzo długo i nawet w ogóle nie wiedzą w jakim mniej więcej terminie będą mogli otrzymać pozwolenie przywozu.

Na rynku zagranicznym duża zwyżka cen. Według ostatnich notowań cena na Victorię 7 zwyżkowała do 45 sh. za 50 kg. W stosunku do ceny kawy Victoria kształtują się również ceny na inne gatunki kaw. Pociągnie to za sobą zwyżkę cen kawy na rynku krajowym i to nawet dość poważną. Importerzy przewidują jednak, że zwyżkuje znacznie jedynie kawa pochodzenia brazylijskiego: ceny kaw niebieskich pozostaną prawdopodobnie bez zmiany, a to dlatego, że zapasy kaw niebieskich w kraju są bardzo duże i na te kawy nie ma nabywców.

Ceny kawy kształtują się obecnie następująco: Victoria 7 zł 4,25—4,40 za kg. Victo-

ria 3 zł 4.40—4,55. Santos zł 4,90—5,05 za kg. Ceny na kawy niebieskie bez zmiany.

Herbata.

Tendencja na rynkach zagranicznych mocna. Tendencja ta nie odbiła się jednak wcale na rynku krajowym z uwagi na nadmiar herbaty, sprowadzonej jeszcze przed zmianą sytuacji na rynku zagranicznym. Zainteresowanie odbiorców krajowych słabe. Ceny kształtują się następująco: Sumatra od 13.50 do 14,20 zł za kg, Ceylon 14,40—15,00 zł za kg, herbata z Indyj Brytyjskich 14,30—14.50 zł za kg, zależnie od gatunku towaru.

Korzenie.

Sytuacja bez zmiany — bardzo spokojna. Pieprz czarny zł 4,90 do 4,95 za kg, piment (ziele angielskie) zł 7,30—7,40 za kg, cynamon 7.40 zł za kg. Zainteresowanie większe jedynie na piment.

Owoce suszone.

Zupełny zastój w handlu owoców suszonych z wyjątkiem śliwek. Zapotrzebowania świąteczne nie są jeszcze zgłaszane. Tendencja na śliwki suszone trochę mocniejsza z uwagi na zwiększone zapotrzebowanie w okresie postu.

Na rynkach zagranicznych tendencja zwyżkowa.

Ziarno i masło kakaowe.

Ziarno kakaowe poszukiwane. Pomimo zniżki ceny zakupu, która spadła do 48 wzgl. 51 sh. za 50 kg, zależnie od gatunku ziarna, ceny sprzedaży towaru oclonego utrzymują się na poprzednim poziomie, t. j. wynoszą od 2,50 do 2,80 zł za kg, zależnie od jakości towaru. Masło kakaowe sprzedaje się po zł 4,50 do 4,75 za kg.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCóW.

Dnia 2 lutego br. nadszedł do Gdyni s/s „Nereide“ z ładunkiem 493.800 kg cytryn i 31.400 kg pomarańcz włoskich oraz 1.000 kg migdałów.

S/s „Vasaland“ nadszedł do Gdyni dnia 3 lutego br. z transportem 2.724 skrzyń (103.500 kg) pomarańcz i 150 skrzyń grape-fruitów (5.700 kg) palestyńskich.

Dnia 5 lutego zawinął do portu zapowiedziany w ostatnim numerze s/s „Jutta“. Statek ten wyładował około 13.000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich wagi brutto 647.760 kg.

Następny zapowiedziany statek s/s „Ester“ nadszedł dnia 9 lutego br. z ładunkiem ca 23.000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, wagi brutto 1.093.910 kg.

s/s „Vikingland“ nadszedł do Gdyni dnia 9 lutego br. i wyładował 16.243 skrzyń pomarańcz i grape-fruitów palestyńskich wagi brutto 617.200 kg.

Dnia 11 lutego br. nadszedł z Włoch s/s „Sicilia“ z transportem 15.000 skrzyń cytryn włoskich, w tym drobne ilości pomarańcz.

Tego samego dnia wyładował w porcie s/s „Aasne“ owoce suszone w ilościach:
z Candii — 57.500 kg sułtanek i rodzynek,
z Pireusu — 29.500 kg koryntek i fig,
z Istanbulu — 10.000 kg orzechów,
z Izmiru — 2.500 kg rodzynek.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 1 do 12 lutego włącznie przedsiębiorstwa aukcyjne wystawiły do przetargu łącznie 6.238 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 585 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 300 skrzyń grape-fruitów i 400 skrzyń cytryn włoskich. Z powyższych ilości sprzedano pomarańcz hiszpańskich — 5.753 skrzyń, pomarańcz palestyńskich — wszystkie grape-fruitów 150 skrzyń oraz 220 skrzyń cytryn włoskich. Tendencja na pomarańcza tak hiszpańskie, jak i palestyńskie mocna. Na cytryny włoskie — tendencja naogół mocniejsza w stosunku do poprzedniego okresu.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o. urządziły w powyższym okresie 2 przetargi i to: w dniu 1. bm. i 8. bm.

W dniu 1 b. m. wystawiły do przetargu pomarańcz hiszpańskich (blond i blood-oval) razem 1.650 skrzyń ze s/s „Linda“, pomarańcz palestyńskich marki „Pardess“ ze s/s „Lewant“ — 450 skrzyń i grape-fruitów palestyńskich marki „Pardess“ 300 skrzyń ze s/s „Lechistan“.

Z powyższych ilości sprzedano: 659 skrzyń pomarańcz palestyńskich gatunku blond po cenie zł 0,90 — 0,98 za kg. oraz 506 skrzyń gatunku blood-oval po cenie 1,08 do 1,15 zł za kg. Blood-oval sprzedano wszystkie. Z pomarańczy gatunku blond wycofano przez aukcjonatora 485 skrzyń. Pomarańcze palestyńskie sprzedano wszystkie po cenie zł 1,18 — 1,20 za kg. Z grape-fruitów sprzedano 150 skrzyń po zł 31,25 — 32,50 za skrzynię — resztę wycofano z powodu braku nabywców.

Na drugim przetargu w dniu 8 bm — wystawiły 4.100 skrzyń pomarańcz hiszpańskich gatunku blood-oval i 400 skrzyń cytryn włoskich. Sprzedały wszystkie pomarańcza po cenie złotych 0,97 — 1,08 za kg oraz 220 skrzyń cytryn po cenie zł 35 — 35,50 za skrzynię. Frekwencja dość duża.

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o. urządziły przetarg w dniu 4 b. m. i 12 b. m. również przy dość dużej frekwencji.

W dniu 4 lutego wystawiły do przetargu 135 skrzyń pomarańcz palestyńskich marki „Omari“ ze s/s „Bardaland“ w tym: 140

skrzyń — towar własny i 15 skrzyń — komisowy, wszystko bez limitu. Sprzedały wszystko w mniejszych partiach po cenie zł 1.05 — 1,07 za kg.

W dniu 12 b. m. wystawiły 488 skrzyń pomarańcz hiszpańskich blood-oval. marki „Beta" ze s/s „Katowice". Sprzedały wszystko po cenie zł 0,95 do 1,01.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A. przetargów nie urządzały.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Włochy.

Po chwilowym załamaniu się cen pomarańcz i mandarynek włoskich nastąpiło najpierw uspokojenie, a w ostatnich dniach zwyżka cen o 25 lirów na 100 kg.

Na rynku wahają się obecnie ceny pomarańcz od 125 do 150 lirów za 100 kg. Spodziewana jest dalsza zwyżka cen. Poprawę sytuacji na rynku włoskim spowodowało zainteresowanie się Ameryki owocem włoskim i pierwsze zamówienia. Dotychczas załadowano ca 12.000 skrzyń pomarańcz. — W najbliższych dniach ma odejść dalszy transport w ilości 16,000 skrzyń.

Cytryny w dalszym ciągu cieszą się zainteresowaniem i tym samym ceny utrzymują się na bardzo wysokim poziomie. — Ostatnie dni przyniosły znowu zwyżkę cen. Jak duże jest zainteresowanie i równocześnie mocna tendencja — świadczy fakt, że w ciągu ostatnich 3 dni cena skoczyła w górę o 10 lirów na skrzyni.

Zbiory cytryn włoskich, jak już w poprzednich numerach zaznaczaliśmy, są trzykrotnie mniejsze od zbiorów w roku ubiegłym. Zwyżka cen jest jednak nieproporcjonalnie wysoką i kiedy normalnie za 100 kg cytryn niezebranych płacono na rynku 20 lirów, obecnie cena dochodzi do 80 lirów, co stanowi czterokrotnie wyższą cenę. Wskutek małych ilości cytryn na rynku przy tak dużym zainteresowaniu towar sprzedawany jest w stanie niedojrzałym i często źle opakowany. Gatunek tego artykułu także nie stoi na odpowiednim poziomie.

Obecny sezon potrwa prawdopodobnie do marca br. Przeważa zdanie, że zbiory letnie będą się cieszyły nie mniejszym zainteresowaniem.

Hiszpania.

W bieżącym sezonie eksportowała Hiszpania łącznie z Walencji i Cartaginy około 2.733.000 skrz. pomarańcz, podczas gdy w roku ubiegłym w tym samym czasie eksport wyniósł ca 4.831.000 skrzyń. — Prócz tego eksportowała Hiszpania drogą lądową około 1.115.000 skrzyń. w roku ubiegłym natomiast 2.290.000 skrzyń.

Jak z wyżej podanych cyfr wynika. eksport w roku bieżącym jest o połowę mniejszy, niż w roku ubiegłym. Wpłynęła na to wojna domowa hiszpańska. która wprawdzie nie poczyniła poważnych szkód w plantacjach, jednak uniemożliwiła zbiory i tym samym zmniejszyła eksport.

Bułgaria.

Bułgaria rozwinęła poważnie eksport winogron. W roku ubiegłym eksportowala 4.666 wagonów. a w roku 1935 — 4.540 wagonów.

Najpoważniejszym odbiorcą tego artykułu są Niemcy, które importowały 3.298 wagonów. Drugie miejsce zajmuje Anglia. 767 wagonów. Na trzecim miejscu, jeśli pominiemy łączny import Szwecji, Finlandii i Norwegii — 242 wagony, znajduje się Polska która importowała 117 wagonów. Następne miejsca zajmują: Austria, Czechosłowacja. Szwajcaria i Belgia.

Zaznaczyć należy, że Bułgaria z roku na rok eksportuje gatunkowo lepszy towar.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 28 lutego 1937 r. | NR 4

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Wytyczne pracy na morzu

(Wyjątki z przemówienia Pana Ministra Przemysłu i Handlu Antoniego Romana na Komisji budżetowej Senatu w dniu 16 lutego br.)

W poprzednim numerze Biuletynu podaliśmy te części dwóch przemówień Pana Ministra Przemysłu i Handlu Antoniego Romana na Komisji Budżetowej Sejmu, które wszechstronnie oświetliły plany gospodarczo - finansowe Rządu w odniesieniu do zagadnień morskich.

W dniu 16 lutego Pan Minister Roman podczas obrad Komisji Budżetowej Senatu nad preliminarzem budżetowym Ministerstwa Przemysłu i Handlu wygłosił przemówienie, poświęcone wyłącznie ustaleniu wytycznych dla pracy na odcinku morskim, tak czynnika państwowego, jak i inicjatywy prywatnej.

Ponieważ przemówienie to łącznie z dwoma poprzednimi stanowi pobieżną całość uważamy za wskazane przytoczyć główne jego części w dosłownym brzmieniu, tym bardziej, że znalazło ono oddźwięk w obradach Plenarnego Zebrania Izby w dniu 23 lutego.

„Głębsze omówienie problemu morskiego w toku debaty budżetowej — powiedział na wstępie P. Minister — jest uzasadnione nie tylko tą okolicznością, że prawie połowa budżetu Ministerstwa Przemysłu i Handlu związana jest z administracją i gospodarką morską, lecz przede wszystkim tym, że jest to zagadnienie niezmiernie ważne z punktu widzenia naszej racji stanu. Powiedziałem już, że przypisuję temu problemowi znaczenie kluczowej pozycji gospodarczej. Jeśli bowiem ponad 77% wagowo i ponad 63% wartościowo obrotów naszego handlu zagranicznego opiera się już obecnie na granicy i na szlakach morskich, przy czym jest to zjawisko o wyraźnych cechach trwałości i strukturalnego obiektywizmu, bo od tej strony naszej fizjonomii gospodarczej staliśmy się państwem zdecydowanie morskim, a refleksy tego stanu rzeczy spostrzegać i kształtować musimy w wielu dziedzinach naszego przemysłu i handlu, szczególnie zaś handlu zagranicznego. Problemy tego rodzaju, jak eksport głównych artykułów naszej wytwórczości przemysłowej, zwłaszcza wytwórczości surowcowej, import surowców i artykułów zamorskich, aktywność tranzytowa naszego kraju, usamodzielnienie naszej dyspozycji handlowej, organizacja emigracji i kolonizacji zamorskiej, zabezpieczenie gospodarczych elementów naszej obronności narodowej i t. d. — wiążą się już dzisiaj i wiązać się będą coraz silniej z zagadnieniem morskim, które dlatego właśnie ma znaczenie kluczowe w całokształcie naszej gospodarki narodowej.

Zacznę od spraw żeglugowych, uważam bowiem tę dziedzinę polityki morskiej za najbardziej dziś aktualną. *Stanęliśmy już od szeregu lat zdecydowanie na wybrzeżu morskim, osiągając dzięki wysiłkom Państwa i całego Narodu poważne rezultaty w sensie zorientowania naszego handlu w kierunku morskim.* To zajęcie pozycji nad morzem wymaga jeszcze, rzecz prosta, dalszych pla-

nowych posunięć; jednakże przychodzi teraz także czas na zwrócenie większej uwagi na dalszy etap naszych prac morskich, na etap rozszerzający i udoskonalający nasz własny zasięg poza granice wybrzeża morskiego.

Zagadnienie to, wielce zaniedbane przez długie lata w dziejach dawnej Rzeczypospolitej, stało się jednym z naczelnych problemów Polski Odrodzonej. Nie jest ono łatwe ale tym bardziej nie wolno szczędzić dla niego wysiłków. Już w pierwszych latach niepodległości nasza emigracja zamorska, ożywiona duchem patriotyzmu, podjęła dużą pracę na tym polu, angażując poważne sumy z subskrypcji drobnych kapitalistów — Polaków. Niestety, wysiłki te poszły na marne. Statki przeszły w obce ręce, a pieniądze zostały stracone. Nie zamierzam dziś wdawać się w analizę przyczyn tego zjawiska, którego echa nie powinnyby już dzisiaj rzucać swoich refleksów na możliwości ponownego realnego zainteresowania się naszych rodaków z za oceanu naszą żeglugą morską. — Wprawdzie niepowodzenie tej inicjatywy sprawiło, że przez szereg lat zapanowała u nas pewna nieufność do możliwości realizacji naszych słusznych postulatów morskich, i że przeżywaliśmy okres wyraźnego defektyzmu w tej dziedzinie, ulegając wrażeniu, iż nie zdołamy odrobić dystansu inicjatywy innych państw morskich, jednakże dziś możemy stwierdzić śmiało, że ten zły okres jest już ostatecznie zamknięty.

Jego przełamanie jest dziełem rządów Marszałka Piłsudskiego, które śmiało wzięły inicjatywę w swoje ręce, tworząc przedsiębiorstwa żeglugi morskiej w oparciu o kapitał państwowy i o dyspozycję państwową. Tu chciałbym nawiasem podkreślić, że *tak zw. „etatyzm", uprawiany przez kolejne* rządy na odcinku morskim, *należy zaliczyć do najzdrowszych przejawów tego kierunku na naszym gruncie.* Inicjatywa prywatna nie tylko nie mogła się tutaj przejawić wskutek nastrojów, o których wspomniałem wyżej, lecz również nie zdołałaby zmobilizować poważniejszych sum pieniężnych, niezbędnych dla montowania stosunkowo niewielkich nawet przedsiębiorstw i to przedsiębiorstw w większości wypadków o charakterze pionierskim, których rentowność była i jeszcze jest niedość pewna.

Etatyzm tedy w naszej żegludze morskiej, to nie rezultat doktryny, bo jak to już zaznaczyłem w Sejmowej Komisji Budżetowej, na doktrynerstwo nie ma miejsca w naszej rzeczywistości, lecz właściwe załatwienie palącej sprawy, która w braku takiego załatwienia pozostałaby poprostu w sferze marzeń niewątpliwie z wielką stratą dla naszego życia gospodarczego i państwowego prestiżu.

W tym stanie rzeczy 90% tonażu polskiej marynarki handlowej stanowi własność państwową: są to trzy spółki akcyjne, w których 75% do 100% kapitału należy do Skarbu Państwa. Pozostałe 10% tonażu należy do firmy „Polskarob", będącej emanacją koncernu węglowego „Robur", której statki służą niemal wyłącznie do przewozu węgla eksportowanego przez ten koncern. Aczkolwiek wpływ czynnika państwowego w żegludze światowej jest dziś powszechnie bardzo znaczny (można tutaj — poza Z. S. S. R. — wspomnieć o krajach takich jak Niemcy, Italia, Stany Zjednoczone, Japonia, Rumunia, Brazylia częściowo Jugosławia i t. p.), przy czym szczególnie wpływ ten akcentuje się w różnych formach pomocy dla żeglugi, w dyspozycjach organizacyjnych i protekcjach eksploatacyjnych — to jednak nie należy sądzić, że jest to zjawisko stałe i normalne, szczególnie jeśli chodzi o bezpośredni udział Państwa w przedsiębiorstwach żeglugi. Jest to raczej wynik anormalnych stosunków powojennych i kryzysowych.

Nie należy zatem uważać, by udział Państwa w polskiej marynarce handlowej, zresztą udział mający zakres większy niż gdzieindziej, *miał stać się jedyną formą naszej przedsiębiorczości żeglugowej.* Po pokonaniu pierwszych trudności na tym polu przez pionierską pracę Państwa, po przeforsowaniu dróg i wykształceniu pierwszych kadr pracowniczych, a zwłaszcza po odrodzeniu się możliwości rentownej pracy w żegludze, które to możliwości dziś bez wątpienia powstają i pogłębiają się, — *kapitał prywatny może i powinien ujawnić bezpośrednie zainteresowanie dla tej dziedziny pracy*, w czym może liczyć na *konsekwentną i rzeczywistą pomoc ze strony Państwa.* Tutaj należy wskazać przede wszystkim na dziedzinę żeglugi nieregularnej (tramping), dla której z uwagi na specyficzną strukturę naszego handlu zagranicznego, a w szczególności handlu morskiego (ca 85% masowych obrotów surowcowych) oraz z uwagi na wielką skalę możliwości organizacyjno - finansowych (przedsiębiorstwa małe i wielkie, elastyczność ryzyka eksploatacyjnego, koncentracja dyspozycji itd.) — istnieją perspektywy bardzo rozległe, a dotychczas niemal nietknięte przez inicjatywę polską.

Pomimo jednak, iż obecnie powstają niewątpliwie poważne i realne możliwości zaangażowania się prywatnej inicjatywy w żegludze, a za granicą żegluga naprz. trampowa przeżywa nawet w chwili obecnej powrót wyraźnie wysokiej koniunktury, cechującej się gwałtowną zwyżką frachtów. (indeks frachtów przekroczył już poziom 1928-1929 r.), *musimy w dalszym ciągu kontynuować rozbudowę naszego tonażu dotychczasowymi sposobami*, t. zn. przez Państwo. Dotyczy to w pierwszym rzędzie naszych regularnych

połączeń pasażersko - emigracyjnych i towarowych, których rozbudowa daleka jeszcze jest od skali naszych uzasadnionych potrzeb, a których koszt ciągle jeszcze przerastałby możliwości prywatnego rynku kapitałowego.

W chwili obecnej mamy już na tym polu pewien pozytywny dorobek, który warto sobie uprzytomnić. W gestii polskiej eksploatujemy już 15 połączeń regularnych, łączących Gdynię i Gdańsk z portami Europy, Ameryki i Azji.

Praktyka nasza na liniach tych wykazała, że potrafimy pracować na morzu nie gorzej niż stare morskie narody. Nasze transatlantyki „Piłsudski" i „Batory" dały w komunikacji przez Północny Atlantyk najlepszą trzecią klasę i zdobyły prawdziwe uznanie turystów nie tylko polskich, ale i międzynarodowych (np. Dania). Nasz tonaż do portów Anglii stoi na najwyższym poziomie sprawności techniczno - eksploatacyjnej, dobrze obsługując eksport artykułów hodowlanych. Dla rosnącego ruchu emigracyjnego do Ameryki Południowej daliśmy warunki bezpośredniego, a więc najkorzystniejszego dla emigranta przewozu na polskich statkach, a zamierzona budowa nowych statków dla tej linii da dalsze korzyści przez skrócenie czasu podróży, dalsze podniesienie jej wygód oraz zmniejszenie kosztów eksploatacji.

Wszystko to naturalnie nie jest wystaczające: musimy zdążać do zastąpienia własnym tonażem statków obcych, które dziś polskie przedsiębiorstwa wydzierżawiają dla obsługi eksploatowanych linii, musimy należycie zinwestować szereg linii obsługiwanych dziś przez tonaż tymczasowy (np. przewozu owoców z Morza Śródziemnego). Musimy wreszcie rozbudować sieć połączeń regularnych w tych kierunkach, które mają wzgl. będą miały znaczenie dla naszej ekspansji handlowej i na których brak bandery polskiej stwarza różne trudności lub niebezpieczeństwa dla naszych interesów gospodarczych.

Nie chciałbym, abym był w tym względzie źle zrozumiany. Nie mamy ambicyj objęcia całych obrotów naszego handlu morskiego pod banderą własną, bo potrzebny w tym celu wysiłek finansowo - inwestycyjny przekraczałby znacznie nasze możliwości, a wobec znanego rozproszenia kierunków naszej ekspansji handlowej nie byłby w wielu wypadkach także racjonalny. *Dążeniem naszym jest tylko być równym między równymi. Z tego względu współpraca bander obcych z naszym handlem morskim jest naturalna, pożądana i obiektywnie wartościowa.* Jestem też rad, że mówiąc o tym, mogę zaznaczyć, iż dotychczasowe nasze doświadczenie w tym względzie jest zupełnie pozytywne: pragnę też wyrazić nadzieję, że współpraca ta będzie istniała i nadal ku zadowoleniu jej partnerów oraz ku dobrze zrozumianej wspólnej korzyści.

Udział obcych bander w polskim obrocie jest dzisiaj bardzo poważny przy rosnących stale obrotach naszego handlu morskiego, obce bandery obsługują przeszło dziewięć—dziesiątych przeładunku portów polskiego obszaru celnego, a uwzględniając transporty łamane (t. zn. przeładowywanie w imporcie i eksporcie w rozdzielczo - zbiorczych portach zachodnio - europejskich po dowiezieniu z portów polskich naszymi liniami dowozowymi) — nawet jeszcze więcej. Zarobki obcych krajów morskich z tytułu tych usług przewozu są bardzo znaczne: można je szacować na co najmniej 120 milionów złotych rocznie, co obciąża w tych rozmiarach nasz bilans płatniczy. Tempo przekierunkowywania naszej wymiany zagranicznej na szlaki morskie znacznie zdystansowało nasze wysiłki ekspansji żeglugowej, w których pozostaliśmy zbyt daleko w tyle.

Nikt w tych warunkach nie może się w świecie ani dziwić, ani zastrzegać, że *wykorzystując nasz dostęp do morza będziemy konsekwentnie zdążali do zwiększenia naszego własnego udziału w obsłudze transportowej naszego handlu morskiego i naszego ruchu pasażersko - emigracyjnego* do granic, uzasadnionych naszą prężnością ekonomiczną, naszym przygotowaniem inwestycyjnym, nasza zrozumiałą troską o potrzeby naszego handlu i bilansu płatniczego, wreszcie z uwagi na interesy naszego emigranta. Dostęp do morza nie może pozostać dla nas oderwanym problemem emocji patriotycznych, lecz będzie stale rozwijał się i dojrzewał jako czynnik aktywizowania naszych sił społeczno - gospodarczych na tym nowym, lecz twórczym polu ekspansji narodowej.

Jeżeli więc chodzi o współpracę z banderami obcymi, to z żywym zainteresowaniem śledzimy ich ustosunkowanie się do żywotnych potrzeb w dziedzinie obsługi transportowej szerokiego zaplecza portów polskiego obszaru celnego oraz do naszych interesów i aspiracyj w handlu morskim. Te aspiracje i interesy zmierzają wyraźnie w kierunku wywalczenia dla Gdyni i Gdańska równorzędnego stanowiska w stosunku do innych portów t. zw. bazowych w Europie. Te dążenia uzasadnia zarówno stale doskonalona techniczna sprawność tych portów w zakresie przeładunku, postoju statków, komunikacji z zapleczem i t. d., jak i potencjał zdolności wymiennych tych obszarów gospodarczych, które grawitują i będą grawitowały ku Gdyni i Gdańskowi. Na tym tle sprawdzianami stosunku bander obcych do spraw naszej polityki morskiej będą kwestie staranności obsługi transportowej ładunków naszych portów, zniesienie wszelkich przejawów dyskryminacji lub upośledzenia tych portów np. w zakresie różnicowania stawek frachtowych

na ich niekorzyść (t. zw. ranges), właściwa polityka żeglugowych porozumień międzynarodowych i t. d. Mogę z zadowoleniem stwierdzić, że w szeregu wypadków te momenty we współpracy żeglugowej ułożyły się zadawalająco i lojalnie.

Zagadnienie rozwoju naszej marynarki handlowej nie może być odłączone od problemu budownictwa okrętowego, a więc od problemu stoczni. Od szeregu już lat opinia publiczna w Polsce żywo zajmuje się tą sprawą. Słyszeliśmy hasło „Budujmy okręty na własnej stoczni", które w naturalny sposób budzi żywy oddźwięk w społeczeństwie.

Donioslości tego problemu nie potrzeba szerzej uzasadniać. Za możliwie szybką jego realizacją przemawiałyby korzyści tak wielkie i oczywiste, jak wygoda armatora i bezpieczeństwo ciągłości eksploatacyjnej (remonty), uniezależnienie się od zagranicy, zdobycie zorganizowanego rynku zbytu dla wielu przemysłów krajowych, z hutnictwem na czele, pozostawienie w kraju licznych zysków bezpośrednich i pośrednich np. w postaci robocizny, ważne względy obronności narodowej i t. d. Z drugiej jednak strony problem stoczni zawisły jest funkcjonalnie od wielkości i komasacji zamówień, czyli od programu inwestycyj oraz od technicznego przygotowania stoczni.

Sprawa ta jest przedmiotem stałych i głębokich studiów podwładnego mi resortu. Na linii tych prac znalazł się znany Panom fakt reorganizacji strukturalnej i finansowej stoczni Gdyńskiej, która na przełomie ubiegłego roku wkroczyła na drogę planowego rozwoju przede wszystkim w dziale napraw okrętowych, budownictwa mniejszych jednostek i ewentualnej rozbiórki na złom starych okrętów dla zaspakajania potrzeb surowcowych naszego hutnictwa. Jest to niewątpliwie krok wstępny, jednakże otwiera on pewne dalsze perspektywy, na które zwróciła już uwagę nawet fachowa prasa zagraniczna. Dalsze zajmowanie się tym problemem, mającym wiele pierwiastków strukturalnego zagadnienia w gospodarce morskiej, ale w którym cały szereg okoliczności musi być jeszcze gruntownie przeanalizowany — uważam za jedno z ważniejszych zadań mego resortu.

Mówiąc o żegludze, trzeba z naciskiem podkreślić, że wielkie to zagadnienie, którego znaczenie dla najżywotniejszych interesów naszego życia gospodarczego nie będę tutaj nawet udowadniał — nie zamyka się i nie wyczerpuje w momentach finansowych lub technicznych wysiłków inwestycyjnych. Statek — i to nawet statek doskonały technicznie — to tylko instrument, który w miarę posiadanych środków może być nabyty niemal na każde zawołanie. Mamy i możemy mieć doskonałe statki, sprawnych kapitanów i dobre załogi i t. d., ale to zawsze stanowić będzie dopiero część tego zadania, któremu na imię — handel morski, ekspansja morska.

Punkt ciężkości tego problemu leży w ośrodkach dyspozycji handlowej w ich orientacji morskiej, w ich ambicji koncentrowania w swoich rękach gestii handlowej operacyj eksportowych i importowych. Zachowało się wiele słuszności w dawnej maksymie „Handel idzie za banderą", ale współczesna technika hand'u (odsunięcie centrów dyspozycji od wybrzeża, łatwość transakcyj na odległość, wyodrębnianie się funkcyj kredytowych i t. d.) wytwarza warunki, w których bandera zależy od dyspozycji handlowej, a nie odwrotnie. W tej sytuacji *wielkie znaczenie dla rozwoju żeglugi ma stanowisko sfer gospodarczych, które w warunkach współczesnej specjalizacji* czynności handlowych nie są związane strukturalnie z przedsiębiorstwami żeglugowymi, jak to miało miejsce w czasach panowania zasady „Handel idzie za banderą", ale które powinny nauczyć się wykorzystywania posiadanego przez nas instrumentu żeglugi, powinny stale pogłębiać swoją współpracę z żeglugą narodową i portami polskiego obszaru celnego, przejmując w swoje ręce dyspozycję przewozem.

Zagadnienie to przenosi nas z morza na ląd, przede wszystkim do portu, którym to problemem pragnę się z kolei zająć.

Porty polskie — Gdynia i Gdańsk — wykonały w 1936 r. pracę przeładunkową w imporcie i w eksporcie w rozmiarach łącznych 13.371.000 ton. Już to jest liczbą bardzo poważną, wysuwającą ten dwójport na poczesne miejsce na kontynencie, bo już za Hamburgiem i Rotterdamem. Ale opierając się na liczbach handlu zagranicznego Polski z okresu dobrej koniunktury, t. zn. z 1929 r., i uwzględniając realne perspektywy wzrostu naszego handlu zewnętrznego *trzeba liczyć się z tym, że może w niedługim już czasie porty nasze będą musiały przepuszczać około 20 milionów ton rocznie*, a z tranzytem, który też ma warunki wzrostu nawet do 22 milionów ton. Z tych liczb wynika jasno, że dalsza rozbudowa Gdyni, a także i Gdańska jest koniecznością gospodarczą, gdyż nawet obydwa te porty razem, uwzględniając obecny poziom wykorzystania ich urządzeń przeładunkowych i magazynowych, nie rozporządzają dostatecznymi rezerwami zdolności przepustowych w tych warunkach ryzykujemy powstaniem trudności w chwili oczekiwanego spotęgowania ruchu przeładunkowego. Z liczb tych wynika również konieczność jak najintensywniejszego wykorzystywania obok Gdyni także i Gdańska, gdzie życie gospodarcze polskie, wykorzystując posiadane przez Polskę uprawnienia, winno dążyć do ugruntowania i rozszerzenia swego stanu posiadania.

W tym miejscu pragnąłbym zaznaczyć, że odnoszę wrażenie, iż polskie sfery handlowo - gospodarcze w niedostatecznym zakresie wykazują zainteresowanie dla możliwości, jakie im dają uprzednio wspomniane uprawnienia w tym porcie.

Jeśli chodzi o Gdynię, jako port i miasto, to w najbliższej przyszłości *wytyczną dla programu gdyńskiego powinna być przede wszystkim praca nad uchwyceniem w swe ręce wszystkich procesów, związanych z transportem i handlem towarów, kierowanych już dziś przez Gdynię, uszlachetnienia tego obrotu, oraz organiczne związanie życia gospodarczego portu z życiem zaplecza.* Ten sam zresztą proces związania zaplecza z portem winien następować w Gdańsku. Mamy w tym względzie ostatnio wyrażoną deklarację ze strony Gdańska, który zdaje sobie coraz bardziej sprawę, że stałość w obrotach portu gdańskiego może zapewnić tylko stworzenie dla przedsiębiorstw polskich spokojnych i dogodnych warunków pracy na terenie Gdańska. W społeczeństwie polskim musi wytworzyć się przekonanie, że pozytywną pracą dla związania Gdańska z Polską będą nie takie lub inne rezolucje, wzywające do zachowania naszych praw w Gdańsku, lecz ich dokumentowanie w codziennej pracy i obrona w wypadkach zagrożenia.

Czynnikiem, który może zapewnić Gdyni dalszy rozwój, jest przede wszystkim stworzenie na jej terenie odpowiednio silnego handlu. W ogóle problem handlu w Polsce, jak już miałem okazję zaznaczenia w Komisji Sejmowej, pozostawia wiele do życzenia i wymaga znacznych wysiłków, by stać się istotnie dużym czynnikiem gospodarczym. Nic więc dziwnego, że problem handlu w Gdyni stanowi jedno z trudniejszych do rozwiązania zagadnień. Wymaga bowiem ten handel specjalnych wiadomości i doświadczenia kupieckiego oraz znacznych środków pieniężnych.

Z poważniejszych osiągnięć w zakresie organizacji handlu w portach chciałbym wymienić ostateczne uznanie Gdyni jako portu arbitrażowego dla skór, przeprowadzone w grudniu r. ub., po paroletnich zabiegach naszych organizacyj garbarskich. Również ukończenie wszystkich prac przygotowawczych do uruchomienia arbitrażu bawełny zasługuje na podkreślenie.

W najbliższym czasie winno się przystąpić do praktycznego organizowania aparatu arbitrażowego. Istnieją w tym względzie pewne trudności, wierzę jednak, że zainteresowane sfery potrafią wykazać dostateczną energię w ich przezwyciężeniu.

Chciałbym jednak podkreślić, że problem uhandlowienia Gdyni bynajmniej na poczynaniach tych nie kończy się. Nasuwa się tutaj cały szereg dalszych zagadnień z zakresu wiązania dyspozycji handlowej z naszymi portami, do których w pierwszym rzędzie zaliczam między innymi problem dalszego rozwijania w Gdyni operacyj finansowania handlu morskiego, rozbudowy obrotu warrantowego, targów morskich, rozwoju akwizycji eksportowej i t. p. Równolegle z tymi zagadnieniami iść powinno szkolenie odpowiednich sił fachowych, które wrastając w pracę portową i szukając w niej podstaw bytu osobistego, będą równocześnie pogłębiały procesy zrastania się portów z życiem gospodarczym zaplecza.

Przy tej sposobności chciałbym z naciskiem podkreślić wielką wagę, jaką w ogóle przywiązuję do krzewienia w jak najszerszej skali w społeczeństwie, a zwłaszcza wśród młodzieży, znajomości spraw handlu morskiego i zrozumienia wagi naszej ekspansji morskiej. Jest to zadanie twórcze i owocne dla inicjatywy społecznej, która zdobyła się w Polsce dla tych zadań na organizację tak popularną i mogącą na polu wychowania morskiego najowocniej pracować jak Liga Morska i Kolonialna.

Drugim kapitalnym zagadnieniem dla dalszego rozwoju Gdyni jest powstanie tam poważniejszego ośrodka przemysłu. Wchodzi tu w rachubę przede wszystkim przemysł uszlachetniający, związany z obrotem morskim, a więc różnego typu łuszczarnie, palarnie, sortownie, fabryki przetworów, przemysł słodowniczy. Następnie przemysł związany z żeglugą morską, a więc stocznie, warsztaty reparacyjne, fabryki lin, farb i t. d. wreszcie przemysł rybny. Poważnym krokiem w kierunku zapewnienia warunków rozwoju przemysłu będzie budowa w ramach programu inwestycyjnego kanału przemysłowego, który zapewni tanie i obszerne tereny dla jego powstania.

Zdajemy sobie wszyscy dokładnie sprawę ze znaczenia, jakie dla pomyślnego rozwoju procesów gospodarczych posiada możność oparcia się w kalkulacji handlowej na elementach ściśle określonych i pewnych. Wychodząc z takiego też założenia, chciałbym zapewnić życiu przemysłowo - handlowemu w ogóle możliwą do osiągnięcia stabilizację warunków pracy. To samo dotyczy również przemysłu w Gdyni, chociaż w układzie dzisiejszych stosunków wymiany międzynarodowej nie jest to zadaniem łatwym. Jako przykład konkretnych posunięć w tym zakresie, mogę wymienić wniesiony ostatnio do Sejmu projekt nowelizacji rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 czerwca 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni. Myślą bowiem przewodnią tego projektu jest zastąpienie istniejącego dzisiaj swobodnego uznania władzy, przy udzielaniu życiu gospodarczemu ulg podatkowych z tytułu wymienionego rozporządzenia przez ściśle, a zarazem dość szerokie, wyliczenie wypadków, kiedy

ulgi te będą przysługiwały z mocy samego prawa. Wyłączy to z góry wszelką niepewność i da podstawy do ścisłej kalkulacji. Uważałem również za słuszne przy opracowywaniu noweli możliwie najbardziej urealnić przewidziane w rozporządzeniu ulgi. Z tego też powodu mało dotychczas w praktyce wykorzystane, chociaż teoretycznie bardzo daleko idące ulgi od podatku dochodowego, uznałem za słuszne jak najbardziej upraktycznić i zdemokratyzować, nawet kosztem rezygnacji z uprawnień dalej idących, lecz mogących mieć jedynie jednostkowe i zupełnie wyjątkowe zastosowanie. Dla wyjaśnienia dodam, że z ulg od tego podatku w okresie od r. 1927 mogło skorzystać na terenie Gdyni tylko jedno przedsiębiorstwo.

Powracając znów do portu, chcę w paru bodajby słowach dotknąć zagadnienia form administrowania i eksploatowania portu w Gdyni.

W ciągu ostatniego roku przeprowadzone były ostateczne studia i szeroka wymiana zdań na temat reorganizacji administracji portu gdyńskiego. *Zmiana obecnego stanu rzeczy, a mianowicie usunięcie utrudnień, jakie stwarza dla eksploatacji portu jej prowadzenie w ramach ogólnych zasad administracji państwowej, jest nieodzowne.* Stoję jednak na stanowisku, że dążąc do usunięcia istniejących braków, musimy jednocześnie dążyć do zachowania koncentracji odpowiedzialności za funkcjonowanie tak ważnego dla całokształtu naszego życia mechanizmu, jak port gdyński, a równocześnie do zachowania szerokich możności każdorazowego podporządkowania jego interesów handlowych ogólnym wymogom naszej polityki państwowej.

Nie uda się bowiem zapomnieć, ani niedocenić okoliczności, że port pracuje dla całego kraju i dla jego zagranicznego zaplecza, że jest instrumentem najbardziej bezpośrednio związanym z poważnym działem naszego handlu, a przez to i z problemem bilansu płatniczego, obronnością kraju oraz jego ogólną sprawnością gospodarczą, wobec czego zainteresowania czynnika publicznego w administracji i eksploatacji portu nabierają specjalnego wyrazu oraz charakteru. Na tak zarysowanych liniach rozumowania należy przeto szukać rozwiązania sprawy form administracji portu, do którego przywiązują wielką wagę".

Omówiwszy następnie zagadnienie rybołówstwa morskiego, Pan Minister Roman zakończył swe wywody syntezą następującą:

„Już w XVI-tym stuleciu padły z ust wybitnego polskiego męża stanu pamiętne słowa, mające do dziś żywą, niezaprzeczalną wartość: „Kto ma państwo morskie, a nie używa go, albo da sobie wydzierać — wszystkie pożytki od siebie oddala".

Na tle poprzednich moich uwag widzimy, że zrobiono już wiele, aby używać naszego „państwa morskiego" dla rzeczywistego dobra naszej Ojczyzny. Nikt już dziś nie zechce w Polsce rezygnować z tej pracy, ale gdy nawet nie może być mowy o rezygnacji, o lekkomyślnym oddalaniu od nas pożytków pracy morskiej — pozostaje jeszcze doniosła sprawa tempa tej pracy, jej konsekwencyj i nasilenia, jej metod i instrumentów.

Musimy pamiętać, że kto, stojąc nad brzegiem mórz, nie czyni stałych wysiłków dla dotrzymania kroku z innymi narodami morskimi — ten kurczy swoje możliwości ekspansji, obniża swoją pozycję w hierarchii międzynarodowej, obniża swoje skale bytu państwowego.

Imperatyw pracy morskiej sprowadza się w Polsce do dwóch głównych problemów. Pierwszy — to inwestycje techniczne w żegludze i w portach, to stałe utrzymywanie maksymalnej sprawności aparatu technicznego, stałe jego doskonalenie. Drugi problem — to rozszerzanie i pogłębianie naszej gestii w handlu morskim, zwiększanie naszej aktywności organizacyjnej i dyspozycyjnej w wymianie morskiej.

Innymi słowy: kapitały i ludzie. Te czynniki wprawdzie decydującymi są wszędzie w pracy gospodarczej, ale szczególna ich waga w kompleksie gospodarki morskiej podkreślona jest naprzód przez ogólną doniosłość bramy morskiej w naszym życiu gospodarczym, a następnie przez konieczność mnożenia naszego doświadczenia i odrabiania w tempie możliwie szybkim tego dystansu, który pozostawiła nam na tym odcinku przeszłość historyczna. *Te wkłady, które poczynimy na morzu — wkłady kapitałowe i ludzkie, opłacą się wielokrotnie w bilansie naszych aspiracyj mocarstwowych*".

Obecna sytuacja portu gdyńskiego

(Przemówienie Prezesa Izby p. Stanisława Tora na Plenarnym Zebraniu Izby w dniu 23 lutego 1937 r.)

Plenarne Zebranie dzisiejsze, jak wynika z przyjętego porządku dziennego, odciążone zostało od spraw natury organizacyjno-administracyjnej w tym wyłącznie celu, abyśmy mogli zastanowić się nad zagadnieniem dalszej pracy na odcinku morskim. Referat p. Radcy Podraszki, omawiający warunki rozwoju przemysłu portowego oraz referat p. wiceprezesa Smolenia, poświęcony zagadnieniu handlu konsygnacyjnego, dotykają najbardziej podstawowych dziedzin działalności w zakresie przemysłu i handlu w porcie gdyńskim. Jak już nie-

jednokrotnie podnosiliśmy, port gdyński winien rozszerzyć swój zakres prac i spełniać bardziej różnorodne funkcje, gdyż tylko w tym wypadku stanie się on pełnowartościowym instrumentem polityki gospodarczej Państwa i dopiero wtedy będzie w stanie spełniać właściwą swoją rolę w dziedzinie obsługi handlowej pomiędzy Polską a państwami zagranicznymi oraz będzie mógł być wykorzystany jako instrument pośrednictwa w handlu między innymi państwami pomiędzy sobą (tranzyt).

Przed tym jednak, nim przystąpimy do wysłuchania wspomnianych referatów i do dyskusji nad nimi, pragnąłbym przedstawić Panom w możliwie zwięzłej formie położenie obecne portu gdyńskiego oraz wskazać na wysiłki Izby, które zmierzały i zmierzają nadal do wywarcia wpływu na bieg obecnie dokonywanych prac w dziedzinie zagadnień morskich.

Z pewnością nie uszło uwagi Panów, że zagadnienia morskie podczas bieżących obrad ciał ustawodawczych były już trzykrotnie omawiane. Dwa razy podczas dyskusji nad budżetem Ministerstwa Przemysłu i Handlu w Sejmie i w Senacie i trzeci raz przy omawianiu opracowanego przez Rząd planu inwestycyjnego. Jest to niewątpliwie dowodem, że zagadnienia morskie pomimo wysunięcia na pierwszy plan wielkiego zagadnienia uprzemysłowienia kraju i planu stworzenia wielkiego ośrodka przemysłowego w centrum Polski, nie przestają być przedmiotem dużej wagi i prac czynników rządowych. Zwłaszcza przemówienie Pana Ministra Przemysłu i Handlu Romana w dniu 16 lutego podczas obrad nad budżetem tego Ministerstwa w Komisji Budżetowej Senatu, całkowicie poświęcone zagadnieniom morskim, zasługuje na specjalną uwagę sfer gdyńskich. Zestawienie wywodów tego przemówienia z krótszymi uwagami, zawartymi na ten sam temat w przemówieniu na Komisji Budżetowej Sejmu, podczas obrad nad budżetem tegoż Ministerstwa oraz nad planem inwestycyjnym, odtwarzają całokształt zamierzeń Rządu w zakresie spraw morskich. Przyznać należy, że o ile chodzi o wytyczne ogólne polityki morskiej, naszkicowane przez p. Ministra Romana, to mogą być one niemal bez żadnych z naszej strony zastrzeżeń przyjęte. Przypomnę Panom, że prawie połowę swego przemówienia z dnia 16 lutego p. Minister Roman poświęcił rozważaniom nad rozwojem naszej floty handlowej, uwydatniając wyniki dotychczasowych pionierskich poczynań Rządu w tej dziedzinie. Nie mogę nie przyznać słuszności uwadze p. Min. Romana, że „nie należy uważać, by udział Państwa w polskiej marynarce handlowej miał stać się jedyną formą naszej przedsiębiorczości żeglugowej", gdyż „po pokonaniu pierwszych trudności na tym polu przez pionierską pracę Państwa, po przeforsowaniu dróg i wykształceniu pierwszych kadr pracowniczych, a zwłaszcza po odrodzeniu możliwości rentownej pracy w żegludze, kapitał prywatny może i powinien ujawnić bezpośrednie zainteresowanie dla tej dziedziny prac, w czym *może liczyć na konsekwentną i rzeczywistą pomoc ze strony Państwa*". Z tych słów p. Ministra Romana wynika zapewnienie konsekwentnej i rzeczywistej pomocy ze strony Państwa dla poczynań przedsiębiorczości prywatnej w zakresie działalności żeglugowej, która ze swej strony znaleźć powinna podnietę w niewątpliwie ożywiającej się koniunkturze w żegludze morskiej oraz w fakcie, że dla pracy polskiej floty handlowej jest dużo miejsca przy zdobywaniu chociażby niewielkiej części tych 90% przewozów towarów polskich, które obecnie dokonywane są pod banderą obcą, zwłaszcza, że się liczyć należy ze wzrostem obrotów w handlu zagranicznym drogą morską.

Wielkiej wagi zagadnienie rozwoju żeglugi pod banderą polską przy udziale przedsiębiorczości prywatnej wiąże się, zdaniem moim, z zagadnieniem dyspozycji handlowej na drodze morskiej. Zastanowić się poważnie należy, czy z chwilą powstania w naszym porcie poważnych placówek handlu zamorskiego nie będzie w interesie tych placówek zdobycie możności pełniejszej swobody w dyspozycji handlowej przez powiązanie swych interesów ze sprawą stworzenia siostrzanych przedsiębiorstw żeglugowych względnie ze sprawą posiadania własnych statków zwłaszcza dla przewozu towarów masowych.

Oczywiście, że dla rozwoju portu gdyńskiego, jako ośrodka handlowego, oraz ośrodka specyficznych gałęzi przemysłu, niezbędnym jest stworzenie odpowiednich warunków. Poważną zachętą w tym kierunku jest opracowywana obecnie nowelizacja ustawy o ulgach podatkowych dla przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych, osiadłych w porcie i mieście Gdyni. Izba nasza w tym zakresie dołożyła wiele wysiłków, aby nowa ustawa zapewniała istotną stabilizację warunków pracy tak dla handlu jak i dla przemysłu.

Wysiłki Izby szły w kierunku rozszerzenia i sprecyzowania rodzaju przedsiębiorstw, któreby miały z ulg podatkowych korzystać z mocy prawa oraz w kierunku przedłużenia terminu obowiązywania nowej ustawy w szeregu wypadków do roku 1945. Narady, jakie odbyto w tej sprawie tak w łonie organów izbowych, jak również z przedstawicielami życia gospodarczego Gdyni, dają możność stwierdzenia, że sprawa ta została opracowana wszechstronnie i źródłowo. Powierzenie na terenie Sejmu odnośnego referatu p. posłowi Marchlewskiemu, przyczyni się, mam nadzieję, do wykorzystania w obronie gospodarczych interesów Gdyni wszystkich będących do dyspozycji naszej możliwości. Niemniej stwierdzić należy, że wspomniane wyżej stworzenie warunków stabilizacji w zakresie podatkowym

stanowi zaledwie jeden z elementów, mogących przyczynić się do utrzymania tempa gospodarczego rozwoju portu gdyńskiego. Tak rozwój żeglugi, jak i rozwój handlu i przemysłu w porcie wymaga właściwego miejsca, odpowiednich urządzeń i odpowiednich terenów. Chodzi tu o rozbudowę portu gdyńskiego dla potrzeb już powstałych oraz mogących wzrosnąć w najbliższej przyszłości bardzo poważnie. W roku zeszłym port gdyński przeładował 7.742.00 ton towarów przy bardzo intensywnej pracy w ciągu 24 godzin na dobę, przy niespotykanym w innych portach natężeniu wykorzystania dźwigów, zapełnieniu magazynów i zajęciu przez statki nabrzeży. Wzmagający się ruch towarowy końcowych miesięcy roku zeszłego i pierwszych tygodni roku bieżącego wykazał z całą dobitnością, że stan podobnego natężenia pracy na dłuższą metę, zwłaszcza w związku z zapowiadającym się i już odczuwanym wzmożeniem obrotów, jest trudny do utrzymania i że raczej stoimy wobec ryzyka powstania komplikacyj, których pokonanie przy obecnym stanie aparatu portowego będzie b. trudne. Pan Minister Roman w swych przewidywaniach na najbliższą przyszłość dopuszcza możliwość wzrostu obrotów przez oba porty polskiego obszaru celnego do 20 milion. ton rocznie, a przy uwzględnieniu tranzytu nawet do 22 milionów. Przewidywania te wymagają, co sam Pan Minister stwierdził, rozbudowy aparatu portowego w Gdyni, a więc poważnych na ten cel wydatków.

Bez zamiaru wzniecania alarmu lub wzbudzania uczuć pesymizmu skonstatować muszę, że sprawa sfinansowania przez Skarb Państwa rozbudowy portu gdyńskiego do wymaganych przez samo życie rozmiarów i to w przyśpieszonym tempie nie przedstawia się, na podstawie znanych nam sum tak w budżecie, jak zwłaszcza w planie inwestycyjnym, całkiem pomyślnie. Jak wiadomo, ustalony przez Radę Portu w październiku zeszłego roku 4-letni plan inwestycyjny, obliczony okrągło na sumę złotych 67 milionów, został obniżony w ogólnym planie inwestycyjnym do sumy zł 35,7 milionów, przy czym na rok bieżący na rozbudowę portu przewidzianym zostało zł 3,5 milionów w gotówce oraz ta sama mniejwięcej suma na kredyt. Jest to oczywiście niewspółmiernie mało w stosunku do istniejących najbardziej palących potrzeb. Nie można będzie racjonalnie uprzemysłowić portu gdyńskiego względnie uczynić zeń ośrodka handlu, jeśli nie stworzy się równocześnie możliwości sprawnego wyładowywania i załadowywania towarów za pomocą dźwigów, składowania ich w magazynach, przeładowywania do i z wagonów i t. d. Izba nasza, biorąc wespół ze sferami gospodarczymi portu udział w opracowywaniu postulatów w zakresie inwestycyj portowych i wykorzystywując swe wpływy w kierunku realizacji tych postulatów, uważać będzie oczywiście i nadal za swój podstawowy obowiązek wskazywać na rozwijający się niepomyślnie stan rzeczy i na konieczność znalezienia środków zaradczych. Z drugiej jednak strony uważam, że wobec wytwarzającego się położenia należy podjąć wysiłki i w innym kierunku, a mianowicie należy zastanowić się nad możliwością skorzystania z przedsiębiorczości prywatnej w kierunku zainwestowania w porcie kapitałów na budowę magazynów i urządzeń przeładunkowych prywatnych, oczywiście przy uzyskaniu odpowiednich warunków ze strony czynników rządowych co do opłacalności inwestowanych kapitałów. Jeżeli wysuwam tego rodzaju zagadnienie, to czynię to, opierając się na istniejących już w porcie naszym precedensach działalności prywatnej w tym kierunku, zapisanej chlubnie w dziejach portu gdyńskiego.

Uzasadniając plan inwestycyjny swego resortu, Pan Minister Roman na zakończenie swego przemówienia powiedział, iż „w dzisiejszej sytuacji możemy sobie pozwolić na nieco optymizmu, stwierdzając, że program nasz jest programem minimalnym i że nie jest wykluczonym, iż stopniowo rozwijające się ożywienie gospodarcze pozwoli program nasz uzupełnić i rozszerzyć".

Przyjmując to oświadczenie do wiadomości, myślę, iż będę wyrazicielem poglądu wszystkich Panów, jeśli ze swej strony wyrażę nadzieję, że te spodziewane zmiany ku lepszemu będą przede wszystkim wykorzystane na wypełnienie dotkliwej luki, jaka w stosunku do zagadnień inwestycyj w Gdyni w ogólnym planie inwestycyjnym Państwa powstała. Zdajemy sobie sprawę z tego, że względy najżywotniejszej natury spowodowały skierowanie głównej uwagi i głównych wysiłków finansowych w dobie obecnej na centralne połacie kraju w celu ich uprzemysłowienia. Pozwolę sobie jednak zauważyć, że Gdynia również jest już dzisiaj, a zwłaszcza będzie w przyszłości, wielkim instrumentem polityki gospodarczej naszego Państwa i dlatego jej rozbudowa musi być dostosowana do odbudowy całego naszego życia gospodarczego, a więc rozmiary portu gdyńskiego winny być dostosowane do rozmiarów ruchu wzrastającego obrotu zagranicznego.

Rok 1936 w obrotach zamorskich portu gdyńskiego

(Analiza szczegółowa)

W numerze biuletynu z dn. 15 stycznia r. b. podany został ogólny przegląd obrotów zamorskich portu w 1936 r. Obecnie jesteśmy w stanie podać szczegółową analizę wyników pracy portu gdyńskiego w tym roku.

Na uzyskanie og. obrotów zamorskich w wysokości *7.742.945,9 ton*, przewyższających o 3,6% obroty zam. w 1935 roku (7.474.443.8 ton) złożył się *przywóz zamorski* w wysokości *1.335.455,7* ton oraz wywóz zamorski *6.407.490.2* ton. Rekordowe wyniki przywozu zamorskiego w 1936 r. wykazują bardzo poważny 20,1%-owy wzrost w porównaniu z przywozem zam. w 1935 roku (1.111.844,3 ton).

Wzrost ten zawdzięczać należy w przeważnej mierze wytworom pochodzenia mineralnego oraz metalom i wyrobom z nich. — Składają się nań podstawowe surowce hut oraz związanych z nimi szeregu przemysłów metalowych. Na pierwszym miejscu wymienić należy najpoważniejszy ilościowo na przywozie złom żelazny. Udział jego w og. przywozie zamorskim przez port gdyński wzrósł z 30% (w 1935 r.) na 33% (1936 r.). W roku sprawozdawczym przywieziono rekordową ilość 446.886 ton złomu, wykazującego ok. 3% wzrostu nie tylko w porównaniu z rokiem 1935 (338.941 ton), ale nawet w stosunku do ostatnich rekordowych wyników z 1931 roku (341.901) ton). Jest to jeden z pierwszych artykułów, opanowanych niemal w zupełności przez port gdyński. Tym bardziej godnym jest podkreślenie tego wzrostu wobec niesprzyjających warunków, jakie napotyka ostatnio polski nabywca na zagranicznych rynkach złomowych. Tak n. p. w końcu ubiegłego roku we Francji zainicjonowano cła wywozowe od złomu. W minionym roku zwiększyła się ilość państw, eksportujących złom do Polski. Zjawisko to pozostaje w ścisłym związku z coraz bardziej postępującymi poszukiwaniami wobec zaniku jednych za nowymi rynkami nabycia złomu.

Jeszcze lepsze rezultaty osiągnął port gdyński w imporcie rud. Import ten wyniósł w roku ubiegłym 136.817 ton, przewyższając o ok. 18% rok 1935 (115.668 ton). Najpoważniejszy udział mają tu rudy żelazne, po czym dopiero idą rudy manganowe, chromowe, cynkowe i t. p. Gros tych rud nadal otrzymujemy ze Szwecji. W roku ubiegłym znalazł się nowy poważny dostawca — Rosja Sowiecka.

W obu tych ważkich pozycjach importu zamorskiego partycypują w stopniu coraz większym ładunki tranzytowe, przeznaczone przede wszystkim dla Czechosłowacji.

Dużą rolę w grupie surowców hutniczych i metalurgicznych odgrywa nadal import miedzi. Rok sprawozdawczy przynosi tu nową rekordową ilość 12.885 ton wobec 10.866 ton w 1935 roku. Jeszcze większy wzrost, bo przeszło 4 krotny wykazuje import cyny (1.554 ton w 1936 r. wobec 396 ton w 1935 r.) Nie mniej poważną pozycję stanowi żelazo surowe wykazując przeszło 40%-owy wzrost w porównaniu z rokiem 1935 (4.759 ton w 1936 roku wobec 3.189 ton w 1935 r.).

Cała ta poważna grupa surowców hutniczo - metalurgicznych jest nierozerwalnie związana z dalszą poprawą w stanie zatrudnienia hutnictwa polskiego, czego widomym zresztą znakiem będzie również wzmożenie się eksportu szeregu jego produktów.

Spośród bardziej wartościowych wytworów pochodzenia roślinnego wykazują wzrost takie artykuły, jak kawa (6.634 ton w 1936 r. wobec 3.197 ton w 1935 r.), herbata (1.388 ton w 1936 r. wobec 1.126 ton w 1935 r.) oraz zbiorowa pozycja roślin i materiałów roślinnych (wzrost przeszło 3-krotny), zawierająca bardzo cenne ładunki roślin leczniczych, cebulek kwiatowych, oraz szeregu innych materiałów roślinnych, jak n. p. orzechów kamiennych.

Z produktów zwierzęcych na czołowe miejsce wysuwa się import niezmiernie ważnego dla portu ładunku śledzi, wykazującego 41.684 ton wobec 28.108 ton w 1935 r. Poważny ten przeszło 48%-owy wzrost zawdzięczać należy nie tylko dobrej organizacji rynku śledziowego w Gdyni, ale również coraz więcej rozwijającemu się własnemu rybołówstwu dalekomorskiemu. Pozycja obejmująca import tłuszczów zwierzęcych surowych, w przeważnej mierze szereg zestalonych tłuszczów rybich, wykazuje w roku sprawozdawczym przeszło 22%-owy wzrost w porównaniu z 1935 rokiem (14.000 ton w 1936 r. wobec 11.442 ton w 1935 r.)

Spośród przetworów chemicznych jedynie siarka wykazuje nieznaczny nieco ponad 1%-owy wzrost przywozu (4.602 ton wobec 4.543 ton w 1935 r.)

Pewną oznaką poprawy rolnictwa jest poważny wzrost surowców dla krajowych fabryk nawozów sztucznych. Tak n. p. import fosforytów wzrósł przeszło dwukrotnie (127.351 ton wobec 62.006 ton w 1935 r.), żużli Thomasa natomiast o przeszło 28% (38.536 ton wobec 29.951 ton w 1935 r.) Najlepsze rezultaty w imporcie tych surowców zanotowano w porcie gdyńskim w 1929 roku (żużli Thomasa oraz fosforytów łącznie 136.803 t.) Lata następne wykazują poważny spadek tego importu. Dopiero rok ubiegły dał przeszło 9 tys. ton nadwyżki nad importem z 1929 r.

Do surowców względnie niedawno pozyskanych dla portu, a które mimo to potrafiły się doskonale zaaklimatyzować należą skóry oraz garbniki. Rok 1936 wykazuje nadal aczkolwiek nieznaczną nadwyżkę importu skór (30.596 ton wobec 30.077 ton w 1935 r.) oraz bardzo poważny przeszło 53%-owy wzrost przywozu garbników (18.943 ton wobec 12.360 ton w 1935 r.)

Niemal wszystkie surowce włókiennicze wykazują mniej lub więcej poważny wzrost importu. Na czele nich stoi bawełna surowa, której przywieziono w roku sprawozdawczym rekordowe 91.761 ton wobec 84.380 ton w 1935 r. (wzrost przeszło 8%). Wzrost ten stoi w pewnym związku z ładunkami tranzytowymi bawełny surowej przede wszystkim dla Czechosłowacji. Po bawełnie w tej grupie towarów ilościowo najpoważniejszy przeszło 6% wzrost wykazuje wełna (25.033 ton wobec 23.452 ton w 1935 r.), oraz juta przeszło 3% (15.810 ton wobec 15.262 ton w 1935 r.) Spośród półfabrykatów włókienniczych poważny wzrost wykazuje przędza bawełniana (2.210 ton wobec 914 ton w 1935 r.) oraz nieco mniejszy przędza wełniana (467 ton wobec 311 t. w 1935 r.)

Rok sprawozdawczy wykazał poważny ok. 68% wzrost importu szmat (13.661 ton wobec 8.135 ton w 1935 r.) dla przemysłu papierniczego i włókienniczego. Import kauczuku sur. utrzymuje się w porcie gdyńskim nadal na wysokim poziomie (5.610 ton wobec 4.528 ton w 1935 r.), nie przewyższając jednakże ostatnich rekordowych wyników importu z 1934 r. (7.977 ton).

Dobre rezultaty daje tranzytowa celuloza, importowana w przeważnej mierze z Finlandii i Szwecji, aby po przeładunku w porcie gdyńskim być wywieziona do Stanów Zjedn. Am. Północnej oraz na Lewant. W roku ubiegłym przywieziono jej 8.153 ton wobec 7.347 ton w 1935 r. (wzrost ok. 11%).

Do względnie niedawno powstałego działu bardziej wartościowych artykułów importu w porcie gdyńskim należą przede wszystkim takie pozycje, jak maszyny, aparaty, części wagonów, samochody, motocykle, części samolotów i t. p. Niemal wszystkie one wykazują stałą tendencję wzrostu. Szczególnie dobre rezultaty dała pozycja samochodów, wykazując przeszło 43% wzrost importu (1.462 ton wobec 1.042 ton w 1935 r.) Ze zwierząt żywych importowane były przez port gdyński zarodowe gatunki: bydła z Holandii baranów, owiec oraz trzody chlewnej z Anglii.

Spadek importu dały pewne artykuły spożywcze oraz surowce względnie półfabrykaty. — Na czoło ich wysuwa się poważny przeszło 42% spadek importu owoców świeżych. (39.252 ton wobec 68.889 ton w 1935 r.) Nieco mniejszy spadek wykazują owoce suszone (5.889 ton wobec 6.110 ton w 1935 r.) Poważny przeszło 13% spadek wykazały również orzechy i migdały (796 ton wobec 918 ton w 1935 r.)

Najpoważniejszymi pozycjami importu po owocach są bezwzględnie pozycje ryżu surowego oraz nasion oleistych. Obie te pozycje mają szczególne znaczenie dla portu, posiadającego zakłady przemysłowe: „Łuszczarnię Ryżu" oraz „Olejarnię Union", poświęcone przeróbce tych surowców. Po rekordowym wyniku w 1934 r. (81.798 ton) import nasion oleistych wykazuje stałą tendencję spadku. Podobnie i w roku ubiegłym. Ten przeszło 10% spadek importu nasion oleistych (41.731 ton w 1936 r. wobec 46.487 ton w 1935 roku), jest wynikiem polityki gospodarczej Rządu, mającej na celu popieranie produkcji rolnej krajowych nasion oleistych.

Artykuł zlokalizowany całkowicie w porcie gdyńskim, poczynający nawet odgrywać już pewną rolę w formie przerobionej (wyłuszczony) na reeksporcie, ryż surowy wykazuje w roku sprawozdawczym 6,1% spadek importu (49.828 ton wobec 53.089 ton w 1935 roku). Spadek ten jest jeszcze poważniejszy w stosunku do rekordowych wyników importu ryżu w 1931 r. (73.286 ton).

Spośród bardziej wartościowych produktów spożywczych wykazały spadek kakao (6.417 ton wobec 7.294 ton w 1935 r.) oraz korzenie (1.199 ton wobec 1.293 ton w 1935 r.)

Rok sprawozdawczy przyniósł ponadto przeszło 7% spadek importu żywicy (5.730 t. wobec 6.164 ton w 1935 r.) Podobnie jak w 1935 r. również i w 1936 r. piryty wykazują nadal 23,4% spadek importu (14.673 ton w 1936 r. wobec 19.166 ton w 1935 r.)

Jedyną pozycją pośród tłuszczy importowanych, wykazującą nieznaczny ok. 5% spadek jest tran (3.187 ton wobec 3.350 ton w 1935 r.)

Nieznaczny spadek wykazuje zbiorowa pozycja przetworów chemicznych (3.307 ton wobec 3.459 ton w 1935 r.) oraz farb (461 ton wobec 626 ton w 1935 r.)

Bardzo poważny przeszło 83% spadek wykazuje tranzytowa w przeważnej mierze ze Z. S. R. R. sól potasowa (3.071 ton wobec 17.944 ton w 1935 r.) W odpowiednim stosunku zmniejszył się również eksport jej do krajów skandynawskich, głównie Szwecji.

Nieznaczny przeszło 7% spadek importu również tranzytowego głównie papieru, spowodowany został przede wszystkim obniżeniem się importu z Finlandii.

Poważny przeszło 86% spadek wykazuje import papy i tektury (425 ton wobec 1.576 ton).

Spośród surowców włókienniczych nieznaczny 12% spadek wykazuje import lnu, konopi, sisalu i in. wł. rośl. (915 ton wobec 1.042 ton w 1935 r.).

Z surowców i produktów metalurgicznych uległ nieznacznemu 6% zmniejszeniu import metali różnych (2.511 ton wobec 2.681 ton w 1935 r.) oraz części wagonów i lokomotyw (4.941 ton wobec 6.942 ton w 1935 r.)

Kształtowanie się importu zam. w 1936 r. w porównaniu z 1935 r. ilustruje szczegółowo poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Rok 1936	Rok 1935
Nasiona różne	1.313	690
nasiona oleiste	41.731	46.487
ryż surowy	49.828	53.089
owoce świeże	39.252	68.889
owoce suszone	5.889	6.110
konserwy owocowe	77	136
orzechy i migdały	796	918
kawa	6.634	3.197
herbata	1.388	1.126
kakao	6.417	7.294
korzenie	1.199	1.293
rośliny i materiały roślinne	792	251
żywica	5.730	6.164
śledzie świeże	7.720	6.362
śledzie solone	33.964	21.747
rudy różne i wyp. piryt.	136.817	115.668
piryty	14.673	19.166
oleje	2.181	1.324
smoła i smary	860	207
asfalt	3.728	3.251
tłuszcze i oleje roślinne	5.283	4.042
tłuszcze zwierzęce surowe	14.000	11.442
tran	3.187	3.330
napoje alkoholowe i in.	1.094	776
tytoń	2.415	4.648
siarka	4.602	4.543
przetwory chemiczne	3.307	3.459
farby	461	626
garbniki	18.943	12.360
fosforyty	127.331	62.006
żużle Thomasa	38.536	29.931
sól potasowa	3.071	17.944
skóry	30.596	30.077
wełna	25.033	23.432
odp. wełny	1.104	785
przędza wełniana	467	311
bawełna	91.761	84.380
odp. bawełny	2.056	699
przędza bawełniana	2.210	914
len, konopie, sisal i in. włókna rośl.	915	1.042
juta	15.810	15.262
szmaty	13.661	8.135
kauczuk	5.610	4.528
wyroby gumowe	1.022	815
papier	14.969	16.169
papa, tektura	425	1.376
celuloza	8.133	7.347
żelazo surowe	4.739	3.189
metale różne	2.511	2.681
złom żelazny	446.886	338.941
miedź	12.885	10.866
cyna	1.334	396
cynk	273	446
wyroby żelazne i metalowe	5.922	5.320
maszyny, aparaty i części	6.239	5.307
części wagonów i lokom.	4.941	6.942
samochody, motocykle i części	1.462	1.042
różne	30.771	26.686
Razem	1.335.436	1.111.844

Wywóz zamorski w porcie gdyńskim w przeciwieństwie do 3,3% zmniejszenia się w roku sprawozdawczym obrotów Handlu Zagranicznego R. P. (jedynie wagowego, gdyż wartościowy wzrósł o ok. 11%) wykazuje nieznaczny 0,7% wzrost. W liczbach absolutnych wywóz zam. wyniósł 6.407.490.2 ton wobec 6.362.399.3 ton w 1935 roku. Już trzeci rok zaobserwować można stabilizację eksportu zamorskiego w porcie gdyńskim. Zjawisko to tłumaczyć należy przede wszystkim zmianami w strukturze Handlu Zagranicznego R. P. (coraz bardziej postępujące uszlachetnienie eksportu) oraz w związku powyższym wzrostem udziału ładunków drobnicowych, a zmniejszeniem się masowych. Potwierdzeniem tych słów niech będzie wg Gł. U. St. — 18,9% wzrost wartości wywozu zam. w porcie gdyńskim w 1936 r. w porównaniu z 1935 r. Po raz drugi od chwili zapoczątkowania eksportu węgla w porcie gdyńskim (1925 r.) wykazuje on nieznaczny 2.3% spadek (4.905.613 ton w 1936 r. wobec 5.021.051 ton w 1935 r.) Obniżenie się eksportu węgla w roku minionym tłumaczyć należy nie tylko kluczem eksportowym polsko-angielskim, ale poważną konkurencją węgla niemieckiego, coraz bardziej atakującą szereg rynków skandynawskich. W przeciwieństwie do tego wzrósł eksport węgla bunkrowego (401.373 ton w 1936 r. wobec 365.620 ton w 1935 r.), wynoszący 9,8%.

Poważny ok. 20% wzrost eksportu koksu (236.182 ton wobec 189.009 ton w 1935 r.) łączy się ze wzmożeniem pracy pieców wielkohutniczych u najpoważniejszych odbiorców polskiego koksu: Szwecji i Norwegii.

Dobra koniunktura na rynku angielskim (wzmożony ruch budowlany) oraz usprawnienia techniczne portu dały w efekcie ok. 38% wzrost eksportu tarcicy (265.629 ton wobec 192.324 ton w 1935 r.) oraz ok. 80% wzrost wywozu bali i słupów (18.957 t. wobec 10.932 ton w 1935 r.)

Spośród produktów drzewnych dobre rezultaty daje przede wszystkim eksport mebli giętych, wykazując 22% wzrostu (4.986 ton wobec 4.072 ton w 1935 r.) Jest to jeden z artykułów, którego eksport od początku wywiezienia pierwszych 181 ton (1931 r.) nie tylko nie załamał się nigdy, ale stale zwiększając zasięg swej działalności, obejmuje ostatnio niemal wszystkie części świata (ok. 80 krajów przeznaczenia).

Jeszcze lepsze rezultaty dał w ubiegłym roku eksport wyrobów koszykarskich. wzrastając przeszło 3-krotnie (1.046 ton wobec 309 ton w 1935 r.) Poważnie wzrósł reeksport ryżu w formie wyłuszczonej (4.119 ton wobec 912 ton w 1935 r.), przy zwiększeniu ilości odbiorców. do których zaliczyć należy przede wszystkim Rosję Sowiecką.

Drugi produkt „łuszczarni“ gdyńskiej mąka ryżowa wykazuje również pewien wzrost eksportu (4.404 ton wobec 3.734 ton w 1935 r.)

Z wytworów pochodzenia roślinnego szczególnie dobre rezultaty uzyskał w minionym roku eksport słodu, kierowanego w przeważnej mierze do Stanów Zjedn. Am. Półn. W liczbach absolutnych eksport ten wyniósł 27.460 ton wobec 17.105 ton w 1935 r., wykazując poważny przeszło 60%-owy wzrost.

Podobnie dobre wyniki dał eksport nasion (głównie nasiona buraka cukr.). wykazując ok. 3-krotny wzrost (7.103 ton wobec 2.418 ton w 1935 r.) Najpoważniejszymi odbiorcami są tu Stany Zjedn. Am. Półn. oraz Iran.

Spośród produktów hodowlanych zwraca uwagę przeszło 100%-owy wzrost eksportu masła (11.369 ton wobec 5.650 ton w 1935 r.) ok. 11%-owy wzrost wywozu jaj (22.765 ton wobec 20.565 ton w 1935 r.) oraz drobiu (1.862 ton wobec 1.052 ton w 1935 r.) Odbiorcą tych artykułów jest nadal w przeważnej mierze Anglia.

Eksportowane tłuszcze zwierzęce (6.143 t. wobec 3.831 t. w 1935 r.) oraz przetwory mięsne (13.874 ton wobec 4.489 ton w 1935 r.) wykazują w roku sprawozdawczym bardzo poważny wzrost.

Jeden z najdawniejszych artykułów eksportu gdyńskiego, gdyż zainicjowany w 1926 roku. cement w 10 roku swego eksportu wykazuje poważny przeszło 64%-owy wzrost (13.330 ton wobec 8.117 ton w 1935 r. Podobnie dobre rezultaty eksportowe daje sól kuchenna i przemysłowa, nie przewyższając jednakże rekordowych wyników z 1929 r. (6.748 ton). W liczbach absolutnych eksport soli kuchennej wyniósł 1.730 ton wobec 1.334 ton w 1935 r.

Eksport otrąb, kierowanych podobnie jak słód i melasa przeważnie do Stanów Zjedn. Am. Półn. utrzymuje się nadal na wysokim poziomie (2.237 ton wobec 1.322 ton w 1935 r.)

Spośród produktów rolniczych należałoby jeszcze podkreślić poważny przeszło 100% wzrost eksportu wytłoków buraczanych (4.827 ton wobec 2.334 ton w 1935 r.)

Coraz bardziej uwydatniająca swą rolę w eksporcie zam. portu jest bezwzględnie grupa wytworów przemysłu chemicznego. Najpoważniejszy ok. 3-krotny wzrost wykazała tu mączka kostna (1.908 ton wobec 687 ton w 1935 r.) Dobre wyniki daje również eksport bieli cynkowej (4.423 ton wobec 2.693 ton w 1935 r.), kierowanej do coraz większej ilości krajów na czele ze Szwecją. Brazylią. Argentyną i t. p.

Po rozwiązaniu kartelu i spadku na skutek tego cen wzrósł bardzo poważnie począwszy od 1934 r. eksport karbidu. Rok sprawozdawczy przynosi tu nową rekordową liczbę 2.755 ton wobec 2.575 ton w 1935 r. (wzrost 7%-owy). Do najpoważniejszych odbiorców karbidu w roku ubiegłym zaliczały się kraje Ameryki Poł. z Brazylią na czele oraz Belgia.

Salmiak w roku sprawozdawczym wykazał również bardzo poważny przeszło 100% wzrost eksportu (534 t. wobec 220 t. w 1935 r.)

Dobrze rozwija się od szeregu lat w porcie gdyńskim eksport tkanin. W grę wchodzi tu głównie eksport do Anglii i Stanów Zjedn. Am. Półn. oraz do stale zwiększających się odbiorców niemal na całym świecie. W liczbach absolutnych eksport ten wyniósł 7.646 t. wobec 6.447 t. w 1935 r.. wykazując przeszło 18%-owy wzrost.

Na dobrej drodze również jest reeksport bawełny wyrażający się w roku ubiegłym liczbą 2.710 ton wobec 1.314 ton w 1935 r.

Z artykułów tranzytowych portu w przeciwieństwie do wykazującego spadek papieru eksport celulozy zwiększył się o ok. 25% (11.948 ton wobec 9.573 ton w 1935 r.) Najpoważniejszym odbiorcą są tu nadal Stany Zjedn. Am. Półn.

Podobnie dobre wyniki daje eksport papy i tektury (2.493 t. wobec 2.162 t. w 1935 r.)

W grupie metali i wyrobów z nich zwraca uwagę najpoważniejsza pozycja żelaza handlowego, wykazując przeszło 64%-owy wzrost (91.197 ton wobec 55.398 ton w 1935 r.) W roku ubiegłym wzmógł się bardzo poważnie eksport żelaza handlowego do szeregu krajów Ameryki Południowej.

Jeszcze lepsze rezultaty daje eksport mniejszej ilościowo pozycji żelaza surowego. wykazując bardzo poważny ok. 4-krotny wzrost eksportu (7.212 ton wobec 1.997 ton w 1935 r.)

W roku sprawozdawczym blacha cynkowa wykazuje 10%-owy wzrost eksportu (6.277 ton wobec 5.705 ton w 1935 r.) cynk natomiast nieznaczny ok. 6%-owy spadek.

Na szczególną uwagę zasługują rekordowe wyniki eksportu rur żelaznych i żeliwnych, obejmującego ostatnio nie tylko szereg krajów Dalekiego Wschodu ale również najbliżej nas położonych krajów skandynawskich. W roku ubiegłym eksport ten wykazał ok. 59% wzrostu (25.962 ton wobec 16.347 ton w 1935 r.)

Kształtowanie się eksportu zam. w 1936 r. w porównaniu z 1935 r. ilustruje szczegółowo poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Rok 1936	Rok 1935
Zboże	543	23.859
strączkowe	946	220
mąka ryżowa	4.404	3.734
mąka	550	1.512
mąka pastewna	3.596	15.210
ryż	4.119	912
słód	27.460	17.105
owoce świeże	857	2.832
konserwy owocowe	51	36
nasiona i rośliny	7.105	2.418
szynki i inne peklowane	1.097	2.063
bekony	18.720	21.097
drób i ptactwo bite	1.863	1.052
jaja	22.765	20.565
masło	11.369	5.650
cement	13.330	8.117
sól	1.730	1.334
węgiel eksportowy	4.905.613	5.021.051
węgiel bunkrowy	401.573	365.620
koks	236.182	189.009
oleje i parafina	120	78
tłuszcze zwierzęce	6.143	3.851
przetwory mięsne	15.874	4.489
cukier	62.161	103.792
napoje alkoholowe	88	55
spirytus	97	450
makuchy	16.643	23.510
melasa	5.410	14.971
otręby	2.237	1.322
wytłoki buraczane	4.827	2.354
soda	2.142	9.606
salmiak	554	220
karbid	2.755	2.575
farby	81	97
mączka kostna	1.908	687
biel cynkowa	4.423	2.693
sól potasowa	4.099	7.656
saletra	5.537	9.773
nawozy azotowe (siarczan amonu)	17.008	19.419
skóry	994	718
tkaniny	7.646	6.447
bawełna i odpadki	2.710	1.314
bale i słupy	18.957	10.932
drzewo tarte	265.629	192.324
wyroby z drzewa	6.725	3.784
klepki	945	1.162
dykty i forniery	15.372	16.575
meble gięte	4.986	4.072
wyroby koszykarskie	1.046	309
papier	7.612	10.603
papa i tektura	2.495	2.162
celuloza	11.948	9.573
żelazo surowe	7.212	1.997
żelazo handlowe	91.197	55.398
metale różne	734	2.581
wyroby żelazne i metal.	19.167	23.677
szyny kolejowe	8.562	26.543
rury żelazne i żeliwne	25.962	16.347
cynk	13.654	14.503
blacha cynkowa	6.277	5.705
różne	71.682	47.205
Razem	6.407.490	6.362.600

Po omówieniu pozycyj eksportu, wykazujących wzrost należy stwierdzić, iż stosunkowo nieliczne są te pozycje, których wywóz zmniejszył się. Poza najpoważniejszym ilościowo węglem kam. wykazały również spadek pewne pozycje spośród grupy wytworów pochodzenia roślinnego, zwierzęcego oraz przetworów spożywczych.

Pomimo zwyżki cen na rynkach zbożowych świata wywóz zboża w porcie gdyńskim zmniejszył się w roku ubiegłym bardzo poważnie (543 ton wobec 23.859 ton w 1935 r.)

Poza zbożem zwraca uwagę poważny spadek eksportu mąki (550 t. wobec 1.512 ton w 1935 r.)

Rok sprawozdawczy przynosi załamanie tak dobrze rozwijającemu się od paru lat eksportowi mąki pastewnej (3.596 ton wobec 15.210 ton w 1935 r.)

Na podobne trudności napotyka również reeksport owoców świeżych.

Spośród produktów hodowlanych wykazały spadek jedynie bekony (18.720 ton wobec 21.097 ton w 1935 r.) oraz szynki i inne peklowane (1.097 t. wobec 2.063 t. w 1935 r.), ściśle kontyngentowane na rynku angielskim.

Poważnie zmniejszył się eksport cukru (62.161 ton wobec 103.792 ton w 1935 r.)

Słabe rezultaty w roku ubiegłym dał eksport makuchów (16.643 ton wobec 23.510 t. w 1935 r.), oraz melasy, której wywieziono jedyny całookrętowy ładunek 5.410 ton wobec 14.971 ton w 1935 r.

W grupie wytworów chemicznych zwraca uwagę poważny przeszło 12%-owy spadek wywozu siarczanu amonu (17.008 ton wobec 19.419 ton w 1935 r.), spowodowany przede wszystkim utratą rynku hiszpańskiego w roku ubiegłym. Poza siarczanem amonu wykazały spadek również pozycje saletry (5.537 ton wobec 9.773 ton w 1935 r.) oraz sody (2.142 ton wobec 9.606 ton w 1935 r.)

Obie te pozycje uległy poważnej obniżce na skutek równie poważnego zmniejszenia się ich wywozu do Finlandii.

Z produktów drzewnych zmniejszył się nieznacznie wywóz jedynie klepek (945 ton wobec 1.162 ton w 1935 r.) oraz dykty i fornierów 15.372 ton wobec 16.575 ton w 1935 r.).

Mające poważny udział w tranzycie morskim portu sól potasowa sowiecka oraz papier finlandzki, wykazują podobnie jak i na imporcie również spadek eksportu.

Poważne zmiany w wywozie do krajów przeznaczenia: Brazylii i Holandii musiały z kolei wpłynąć na znaczny ok. 68%-owy spadek eksportu szyn kolejowych (8.562 ton wobec 26.543 ton w 1935 r.)

Z. T.



POWRÓT Z URLOPU PREZESA IZBY.

Pan Stanisław Tor, Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni powrócił w dniu 16 lutego z urlopu i objął urzędowanie.

PLENARNE ZEBRANIE IZBY.

W dniu 23 lutego odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora Plenarne Zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. Na zebraniu tym obecni byli w charakterze gości przedstawiciel Pana Wojewody Pomorskiego Naczelnik Wydziału Przemysłowego Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego p. Barciszewski, Komisarz Rządu m. Gdyni mgr pr. Sokół i Dyrektor Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowski.

Po zagajeniu zebrania i powitaniu gości oraz Radców Izby, Prezes Izby p. Stanisław Tor odczytał projekt depeszy, mającej być wysłaną do p. Pułkownika Adama Koca w związku z wygłoszoną przez niego w dniu 21 lutego deklaracją programową. Projekt depeszy miał brzmienie następujące:

> „Sfery gospodarcze, zrzeszone w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, witają z najwyższym uznaniem deklarację Pana Pułkownika, wzywającą do konsolidacji wszystkich twórczych elementów narodu w pracy nad wzmożeniem obronności Państwa oraz nad uaktywnieniem jego rozwoju gospodarczego i zapewniają o swej gotowości współdziałania przy realizacji tych wielkich zadań".

Plenarne Zebranie przyjęło oklaskami wniosek Prezesa Izby i depesza została wysłana.

Przechodząc do porządku dziennego Zebrania, poświęconego w głównej mierze omówieniu zagadnień gospodarczych, związanych z obecną sytuacją i rozwojem portu gdyńskiego, Prezes Izby wygłosił przemówienie, dosłowne brzmienie którego podane zostało na innym miejscu niniejszego numeru.

Plenarne zebranie przyjęło przemówienie to żywymi oklaskami i uchwaliło w związku z przedstawioną przez Prezesa Izby sytuacją portu gdyńskiego podać do wiadomości Pana Ministra Przemysłu i Handlu rezolucję następującą, która w formie depeszy przesłana została do Warszawy:

> „Zebranie Plenarne Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, omawiając w dniu dzisiejszym sprawy portu gdyńskiego, stwierdziło, że zwolnienie tempa rozbudowy portu może wywołać trudności, które nie pozwolą na realizację tych zadań z dziedziny naszej polityki morskiej, o których mówił P. Minister Przemysłu i Handlu na Komisji Budżetowej Senatu. Zebranie Plenarne Izby uważa przeto za konieczne zwiększenie rozmiarów rozbudowy portu gdyńskiego i pod tym względem solidaryzuje się z przedłożonymi Ministerstwu Przemysłu i Handlu uchwałami Rady Portowej w Gdyni".

W dalszym ciągu Zebrania p. radca Izby inż. Podraszko wygłosił referat o warunkach rozwoju przemysłu portowego.

Następnie wiceprezes Izby dr W. Smoleń wygłosił referat o zagadnieniu handlu konsygnacyjnego w porcie gdyńskim. Teksty obu tych referatów zostaną opublikowane w następnych numerach Biuletynu.

Po dyskusji, jaka wywiązała się nad referatami, a w której wzięli udział wiceprezesi inż. Dziedziul i dr Smoleń oraz radcowie Melerski, Maciejewski, Makowiecki, Mazur, Zawadzki i Korzeniewski, ogólne założenia referentów zostały przez Plenarne Zebranie przyjęte, przy czym uchwalone zostało, aby Izba z niesłabnącą energią kontynuowała swe prace nad realizacją zagadnień, związanych z uprzemysłowieniem i uhandlowieniem portu gdyńskiego.

Po przyjęciu w dalszym ciągu Plenarnego Zebrania wniosków niestałej Komisji, powołanej do opracowania statutów emerytalnego i służbowego w odniesieniu do poprawek do wspomnianych statutów i po zatwierdzeniu uchwał Prezydium Izby w sprawie dodatkowych kredytów za rok 1936, Plenarne Zebranie dokonało wyboru Komisji rewizyjnej Izby na rok 1937 w osobach radców: J. Hildta, inż. K. Krzyżanowskiego i inż. M. Laureckiego. Wreszcie Plenarne Zebranie przyjęło wniosek Sekcji Handlowej w sprawie interwencji Izby w związku z brakiem na terenie Pomorza koksu dla celów opałowych i przemysłowych i poleciło biuru Izby poczynienie odpowiednich kroków w tej sprawie.

POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

W dniu 17 lutego br. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby. Członkowie Prezydium szczegółowo poinformowani zostali przez Dyrektora Izby dr J. Kulikowskiego o zebraniach, w których przedstawiciele Izby brali udział od chwili ostatniego posiedzenia

Prezydium, o posiedzeniach organów Izbowych oraz o bieżących pracach Izby. M. in. Dyrektor Izby przedstawił sprawę przejęcia przez Izbę wydawnictwa Komunikatu Portu Rybackiego.

Następnie prezydium omówiło porządek dzienny plenarnego zebrania Izby, które zwołane zostało na dzień 23 lutego i będzie poświęcone niemal całkowicie referatom o warunkach rozwoju przemysłu portowego w Gdyni oraz zagadnieniom handlu konsygnacyjnego i dyskusji nad tymi referatami.

ZEBRANIE SEKCJI HANDLOWEJ.

Przed Zebraniem Plenarnym w dn. 23 lutego odbyło się pod przewodnictwem wiceprezesa dra Smolenia posiedzenie Sekcji Handlowej, podczas którego wysłuchano sprawozdania Dyrektora Izby dra J. Kulikowskiego z bieżących prac Izby oraz uzgodniono stanowisko Sekcji w odniesieniu do spraw, będących na porządku dziennym Plenarnego Zebrania. Poza tym wysłuchano uwagi radcy Sierszeńskiego co do środków usprawnienia prac Opiniodawczej Komisji przy Izbie dla handlu wewnętrznego i ustalono, aby posiedzenia tej Komisji w miarę możności zwoływane były w dniu zebrań plenarnych Izby.

POSIEDZENIE KOMISJI KOMUNIKACYJNO-TURYSTYCZNEJ.

W dniu 23 lutego 1937 r. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby inż. Alfreda Dziedziula posiedzenie Komisji Komunikacyjno - Turystycznej, poświęcone rozpatrzeniu szeregu aktualnych zagadnień, które poniżej podajemy w kolejności porządku dziennego.

Sprawa budowy portu handlowego w Chełmnie względnie Świeciu. Przewodniczący poinformował zebranych, iż rozpoczęte prace nad obwałowaniem prawego brzegu Wisły pod Chełmnem powodują konieczność usunięcia zimowiska dla statków państwowych, znajdującego się na lewym brzegu Wisły naprzeciwko Chełmna. W związku z tym zainteresowane sfery lokalne zgłosiły dezyderat, ażeby w miejsce istniejącego zimowiska w najbliższej jego okolicy wybudować port handlowy. Urząd Wojewódzki Pomorski — pragnąc pozyskać podstawę dla zajęcia merytorycznego stanowiska w tej sprawie — zwrócił się do Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni o oświadczenie się, czy zdaniem sfer gospodarczych w ogóle celową byłaby budowa portu handlowego w tych okolicach, a jeśli tak, to czy w Chełmnie, czy też w Świeciu.

Z kolei referent Zdanowicz przedstawił Komisji wyniki rozpisanej w tej sprawie ankiety, po czym rozwinęła się szczegółowa dyskusja, w wyniku której w łonie Komisji skrystalizował się jednomyślny pogląd, że budowa portu jest rzeczą bardzo aktualną i celową i to po stronie Chełmna. W szczególności Komisja stwierdziła, iż za takim rozwiązaniem sprawy przemawia przede wszystkim niekorzystne położenie Chełmna z punktu widzenia komunikacji kolejowej, gdyż z jednej strony Chełmno oddalone jest od głównych szlaków kolejowych, z drugiej zaś brak mostu na Wiśle uniemożliwia mu korzystanie z najbliższej arterii, jaką jest linia Bydgoszcz — Gdynia. Poza tym struktura gospodarcza okręgu chełmińskiego i jego najbliższych okolic (jak Unisław, Chełmża itd.), a w szczególności statystyka dotychczasowych obrotów, t. zn. przywozu i wywozu drogą wodną, jak i widoki na przyszłość przemawiają zdecydowanie za tym, ażeby port handlowy został wybudowany przede wszystkim pod Chełmnem zwłaszcza, że Świecie posiada do pewnego stopnia naturalny port i zimowisko w ujściu rzeki Wdy, niezależnie od bardzo dogodnej komunikacji kolejowej.

Następnie przewodniczący p. Wiceprezes Dziedziul otworzył dyskusję *w sprawie utworzenia Biura Studiów Komunikacyjnych przy Związku Izb.* Z punktu widzenia celowości utworzenie wspomnianego biura, którego zadaniem byłoby podjęcie gruntownych studiów nad całokształtem zagadnień komunikacyjnych w Polsce, a przede wszystkim rozważenie i opracowanie zagadnień o charakterze ogólno - krajowym i zasadniczym pod kątem skoordynowania wszystkich rodzajów komunikacji w interesie życia gospodarczego.

W rezultacie szczegółowej wymiany zdań Komisja stwierdziła, iż — wobec braku w Polsce instytucji, której praca miałaby za wyłączny cel wypełnienie powyższych zadań — należy uznać powołanie omawianego biura za rzecz aktualną i leżącą w interesie sfer gospodarczych.

Rewizja taryfa pocztowej, telegraficznej i telefonicznej. Po zapoznaniu się z wnioskami samorządu gospodarczego co do wprowadzenia rewizji obowiązujących obecnie wspomnianych taryf Komisja postanowiła je zaakceptować; przy czym uchwaliła ponadto szereg wniosków, jakie zostały zgłoszone w toku dyskusji.

Sprawa żeglugi śródlądowej. Po wyczerpaniu porządku dziennego Dyrektor Izby dr Kulikowski zwrócił uwagę, iż Rada Ministrów przyjęła ostatnio projekt ustawy o zmianie granic kilku województw. Według tego projektu Województwo Pomorskie powiększy się o powiat bydgoski, inowrocławski, szubiński i wyrzyski, które już należą do okręgu Izby, oraz o powiaty nieszawski, rypiński, lipnowski i włocławski, które niewątpliwie również zostaną włączone do kręgu Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. Fakt, że w nowym stanie rzeczy w granicach okręgu Izby Przemysłowo - Handlowej znajdzie się nie tylko Gdynia, lecz także i Wisła w swoim najbardziej uregulowanym i gospodarczo eksploatowanym

odcinku, siłą rzeczy narzuca gdyńskiemu samorządowi gospodarczemu specjalny obowiązek zajęcia się problemem żeglugi śródlądowej i to w skali, przekraczającej jej zainteresowania regionalne. Znaczenie gospodarcze żeglugi śródlądowej nie było dotychczas należycie doceniane i zagadnienie to nie zostało dotychczas rozwiązane pomimo. iż usiłowania w tym kierunku niejednokrotnie były już podejmowane. Jeśli się jednak uwzględni fakt, że po wybudowaniu portu gdyńskiego drugim hasłem narodowym ma być budowa centrum przemysłowego nad Wisłą i Sanem i że ten ośrodek przemysłowy będzie musiał mieć dogodną i tanią komunikację z portem morskim. to niewątpliwie należy się liczyć z prawdopodobieństwem (wskazuje na to budowa zapór wodnych), że trzecim z kolei wielkim zagadnieniem gospodarczym będzie połączenie Sandomierza z Gdynią drogą wodną, dzięki czemu Wisła stanie się kręgosłupem naszego organizmu gospodarczego. Pomijając korzyści ogólno - gospodarcze, wynikające z usprawnienia Wisły, Dyrektor dr Kulikowski zauważył, że rozwój żeglugi śródlądowej w niemałej mierze mógłby się przyczynić również do rozwiązania. a co najmniej do złagodzenia problemu budowy kosztownych magazynów w porcie gdyńskim. Albowiem po zrealizowaniu prac nad pogłębieniem Wisły niektóre towary o charakterze masowym możnaby było magazynować na barkach, który to system praktykuje się za granicą. Obecnie jest to wykluczone, gdyż mniejsze barki, które ze względu na płytkie koryto Wisły mogą swobodnie kursować powyżej Tczewa, do Gdyni ze względu na niebezpieczeństwo nie dochodzą i zatrzymują się w Gdańsku. Ponieważ w Polsce nie ma dotychczas instytucji o charakterze społecznym. która by się zajmowała zagadnieniem żeglugi śródlądowej w projektowanej skali. Dyr. Kulikowski zgłosił w konkluzji wniosek o powołanie w ramach Izby względnie pod egidą Izby specjalnego organu o charakterze rady interesantów żeglugi śródlądowej, w skład którego wchodziliby przedstawiciele gdyńskich sfer żeglugowo-portowych, armatorzy śródlądowi, przedstawiciele organizacyj gospodarczych i zarządów miast, położonych nad Wisłą itd. Zadaniem tego rodzaju organu byłaby najpierw wstępna wymiana poglądów, a następnie gruntowne przedstudiowanie problemów przy współudziale fachowców i wreszcie podjęcie akcji na terenie władz centralnych.

W wyniku przeprowadzonej dyskusji przewodniczący stwierdził, że Komisja — uznając w całej pełni żywotność poruszonego zagadnienia — uchwala zwołać w najbliższej przyszłości specjalną konferencję przy współudziale w grę wchodzących czynników, poświęconą wyłącznie temu zagadnieniu z tym, iż Dyrektor Izby zorganizuje konferencję w porozumieniu z Radcą Izby inż. Zawadzkim. dyrektorem firmy Lloyd Bydgoski.

POSIEDZENIE KOMISJI PODATKOWEJ IZBY.

W dniu 19 lutego odbyło się w Bydgoszczy pod przewodnictwem Radcy Korzeniewskiego posiedzenie Izbowej Komisji Podatkowej, na które ze względu na przedmiot obrad, obchodzący w znacznej mierze Radców Sekcji Przemysłowej, zaproszeni zostali wszyscy Radcowie tej Sekcji.

Głównym przedmiotem obrad Komisji było ustalenie stanowiska Izby Gdyńskiej do formułowanej przez Związek Izb opinii dla Ministerstwa Przemysłu i Handlu w ważnej z punktu widzenia ogólno - gospodarczego sprawie popierania inwestycyj przemysłowych w drodze ulg podatkowych. Po dłuższej dyskusji nad tym zagadnieniem Komisja Podatkowa przyjęła szereg wniosków, wysuniętych już przez Międzyizbową Komisję Skarbową, wnosząc do niektórych z nich ze swej strony pewne poprawki. Rozważając ogólnie zagadnienie ulg podatkowych dla inwestycyj przemysłowych, Komisja Podatkowa wyraziła zdanie, że do ostatecznych decyzyj w zakresie tego zagadnienia należy dojść z zachowaniem daleko idących ostrożności. a w każdym razie traktować należy osobno kwestię ulg podatkowych w odniesieniu do budownictwa mieszkaniowego.

Następnie Komisja rozważyła sprawę określania przedsiębiorstw, prowadzonych w większych rozmiarach, dla celów rejestracyjnych i postanowiła wystąpić z wnioskiem o powołanie do życia przy Izbie specjalnej komisji do orzekania indywidualnie w stosunku do poszczególnych przedsiębiorstw o kwalifikowaniu ich, jako przedsiębiorstw prowadzonych w większym rozmiarze.

Wreszcie Komisja omówiła podnoszoną przez samorządy terytorialne sprawę przywrócenia im prawa egzekucji podatkowej w stosunku do płatników podatku na rzecz samorządów. Jak wiadomo, w chwili obecnej prawo egzekucji w odniesieniu do wszystkich rodzajów podatków posiadają wyłącznie ogólne władze skarbowe. Komisja Podatkowa Izby wypowiedziała się za utrzymaniem obecnie obowiązującego systemu egzekucyj.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W STYCZNIU.

Pierwszy miesiąc nowego roku kalendarzowego wypadł w przewozach polskiej floty handlowej bardzo korzystnie: wzrost o 20 procent ilości wagowej przewiezionych towarów stoi znacznie powyżej przeciętnej wzrostu z miesięcy ostatnich. Przewieziono bowiem ogółem w styczniu br. 110.969 t. towarów wobec 90.727 t. towarów w odpowiednim miesiącu 1936 roku. Wzrost przewozów względny był największy w kierunku importowym — 18.493 t., wobec 12.524 t. w styczniu ub. r., w liczbach bezwzględnych jednak był większy w eksporcie: 90.221 t. wobec 76.236 t. w stycz-

niu ub. r.: przewozy między portami obcymi i tranzytowe wzrosły najmniej: z 1.947 t. na 2.255 ton.

Żegluga Polska, S. A. zwiększyła swe przewozy o przeszło 30 procent: z 41.637 t. na 62.483 ton, w tym w wywozie 46.251 t. (I 1936: 30.002 t.), w przywozie 13.977 t. (I 1936: 9.688 t.), w tranzycie i między portami obcymi 2.255 t. (I 1936: 1.947 t.)

Grupa własnych linij Żeglugi Polskiej zwiększyła przewozy z 20.367 t. na 31.931 t. w tym w wywozie 21.133 t. (I 1936: 11.553 t.). w przywozie 8.543 t. (I 1936: 6.867 t.), w tranzycie morskim 1.253 t. i w przewozach między portami zagranicy 1.002 t. (I 1936: 1.947 t.)

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły 30.552 t. (I 1936: 21.270 t.), w tej liczbie z odjazdu „Wisły" należącej do kombinowanej linii południowo - amerykańskiej z towarzystwem Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe i dodatkowymi statkami frachtowanymi (Rothert & Kiłaczycki). Ten wywóz dał 4.558 t., a prócz tego wywieziono 20.560 t. na właściwych trampach (I 1936: 18.449 t.)

Trampy wywiozły 13.265 t. węgla, 4.735 t. koksu i 2.560 t. kainitu wobec 15.865 t. węgla i 2.584 t. siarczanu amonu w styczniu ub. roku. „Wisła" wywiozła do Ameryki Południowej 1.562 t. szyn kolejowych, 69 t. łubek do szyn, 253 t. podkładów, 1.551 t. żelaza, 11 t. samolotów, 343 t drzewa i dykty, 583 t. słodu: karbidu 151 t. oraz drobnicy 33 t. Trampy przywiozły 5.434 t. rudy, wobec 2.821 importu. również rudy w styczniu ub. roku.

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły 9.863 t. towarów i 61 koni, wobec 7.639 t. towarów i 49 koni w styczniu ub. roku. Na obu liniach angielskich przewieziono w eksporcie 7.098 t. (I 1936: 5.525 t.), w imporcie 2.674 t. (I 1936: 2.001 t.) i prócz tego na linii Gdynia — Havre, służącej głównie przewozowi emigrantów, 91 t. w tym 89 t. w imporcie (I 1936: 113 t.)

W kierunku Londynu statki wywiozły 2.479 t., w tym 1.938 t., oraz 16 koni przez Gdynię, 541 t. przez Gdańsk. W kierunku Hull wywieziono z Gdyni 1.505 t. i 45 koni i z Gdańska 3.114 ton, razem 4.619 ton.

Z Londynu przywieziono 1.131 t., w tym do Gdyni 1.020 t. i do Gdańska 111 t. Z Hull przywieziono 1.543 ton. w tym 1.424 t. do Gdyni i 119 t. do Gdańska.

Statki towarzystwa „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe" dały wzrost względny przewozów największy: przewozy prawie się podwoiły względem stycznia ub. roku. a to wskutek wejścia w skład statystyki towarzystwa ruchu pasażerskich statków na linii południowo - amerykańskiej. W rezultacie przewieziono w styczniu 4.784 t. towarów i 1.076 pasażerów, wobec 2.572 tow. i 341 pas. w styczniu ub. roku. Te ostatnie liczby odnoszą się do ruchu na linii nowoyorskiej. na której w styczniu b. r. przewieziono 2.390 t. towarów i 286 pasażerów, w tym na wyjściu 167 pas. (227 pas.) i 1.750 t. ładunku (1.850 t.), na wejściu 119 pas. (114 pas.) i 640 t. ładunku (722 t. ładunku). Na linii południowo - amerykańskiej był jeden przyjazd z 37 pas. i 1.113 t. towarów, oraz jeden odjazd z 755 pas. i 1.281 t. ładunku.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) przewiozły ogółem 33.839 t. węgla. wyłącznie w eksporcie z Gdyni (I 1936: 38.879 ton). Zmniejszenie przewozów tłumaczy się mniejszą ilością podróży (12 wobec 14). oraz większą długością przeciętną pojedynczego przewozu. Do Szwecji węgla wywieziono 19.222 t. (29.665.5 t.). do Norwegii 5.416 t. (9.605 t.), do Holandii 3.200 ton, do Belgii 6.001 ton. Odwiedzono porty: Oxelösund i Göteborg 2-krotnie, Halden, Oslo. Helsingborg, Landskronę, Amsterdam, Ostendę i Antwerpię.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W STYCZNIU BR.

W ciągu miesiąca stycznia urządzenia przeładunkowe przepracowały 16451 godzin 35 minut z zużyciem prądu 134825 Kwh., przy czym przeładowano 237974 t. towarów masowych i drobnicowych. Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc styczeń: w bieżącym roku 139.4%, w ubiegłym roku 120.8%, przyrost wynosi zatem 18.6%.

CIEKAWY STATEK W PORCIE GDYŃSKIM

W Gdyni ładował w tych dniach węgiel nowy parowiec duński „Ivan Kondrup", który przybył do naszego portu niemal prosto ze stoczni. Jest on ostatnim słowem techniki ekonomicznego statku węglowego. Jego nośność nieco przewyższa typ „Robur IV" i „Robur V", sięgając 3.500 ton DW. przy pojemności netto rejestrowych ton 1.368. Statek wyposażony jest w maszynę parową z turbiną na parę odlotową o sile 1.800 KM wskazanych. Właścicielem statku jest firma przewożąca węgiel: Det Danske Kulkompagni, Kopenhaga.

REGULAMIN ZRZESZEŃ EKSPEDYTORSKICH W POLSCE.

Zarząd Związku Polskich Przedsiębiorstw Transportowych i Ekspedycyjnych podał do wiadomości publicznej, iż z dniem 1 marca firmy zrzeszone w tym Związku będą stosowały jednolity regulamin oraz jednolite warunki polis na ubezpieczenie ekspedytorskie. stanowiące integralną część ogólnych warunków ubezpieczeń ekspedytorskich. zatwierdzonych przez Państwowy Urząd Kontroli Ubezpieczeń w dniu 10 grudnia 1936 roku.

Ponieważ na 33 zrzeszonych we wspomnianym Związku firm, znaczną większość stanowią firmy ekspedytorskie osiadłe w Gdyni, wprowadzenie wspomnianego regulaminu posiada poważne znaczenie dla funkcjonowania aparatu ekspedycyjnego, obsługującego obroty towarowe portu gdyńskiego.

Regulamin wraz z tekstem polisy oraz ogólnych warunków ubezpieczeń ekspedytorskich zostanie, w krótkim czasie wydany jako osobna broszura.

STAWKI CURRENT RATE ZA WINCZMENÓW.

Na podstawie orzeczenia arbitrażowego została stawka current rate za winczmenów ustalona od dnia 1 II br. na 1,60 zł za godzinę.



BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE PRZECIWKO FORMUŁCE „MERCHANTS BROKER AND-OR STEVEDORE".

Do wzorowych form charteru (umowy frachtowej) strony kontraktujące wprowadzają obow. dla siebie, za porozumieniem obu stron dopiski i dodatkowe warunki. Do takich warunków należy, między innymi, coraz częściej dopisywany dodatkowy tekst „merchants broker and/or stevedore" t. zn. kupiec czyli strona frachtująca statek, wyznacza maklera okrętowego i (albo stewedora sztauera). Makler jest zasadniczo pośrednikiem pomiędzy armatorem, a frachtującym statek, reprezentując równocześnie obie strony. Ciągły usus przytoczonej formułki czyni zeń w większym stopniu reprezentanta frachtującego, a więc interesantów ładunku. Tak samo stewedor, którego łączność z armatorem słabnie i zależność od frachtującego przez usus formułki będzie wzrastać.

Temu przeciwstawia się uchwałami z dn. 18 I br. w Antwerpii rada dokumentowa Baltic and International Maritime Conference. Wzywa ona członków konferencji do niepodpisywania czarterów, zawierających tego rodzaju „niewłaściwe klauzule".

UREGULOWANIE TARYF EKSPEDYTORSKICH W HAMBURGU I BREMIE.

Dla położenia tamy pobierania przez różne firmy ekspedytorów portowych w Hamburgu i Bremie opłat za czynności, połączone z ekspedycją i przeładunkiem przesyłek przy eksporcie w różnej wysokości, przy czym ostra konkurencja zwłaszcza małych firm, nie utrzymujących odpowiednio rozbudowanego aparatu biurowego obniżyła swe taksy do poziomu niemal kosztów własnych większych firm, Ministerstwo Komunikacji Rzeszy spowodowało ustalenie taryfy fob ekspedytorskiej, zawierającej taksy za czynności, związane z załatwianiem czynności ekspedytorskich przy eksporcie przez porty w Hamburgu i Bremie oraz za czynności rozdzielcze przy przeładunku dowiezionych do tych portów wagonów zbiorowych drobnicy na różne statki. W porozumieniu z komisarzem cen Rzeszy ustalono wysokość opłat z podwyższeniem niektórych stawek, dotychczas pobieranych. Nowa taryfa wejdzie w życie z dniem 1 kwietnia br. i obowiązywać będzie wszystkich ekspedytorów, na równi z załatwiającymi czynności ekspedytorskie armatorami i maklerami pod grozą surowych kar. Dotyczy ona na razie tylko eksportu z Niemiec, a nie krępuje tranzytu z zagranicy. Zamierzonym jest jednak objęcie taryfą również importu i tranzytu zagranicznego. Taryfa fob dla Lubeki i Szczecina wprowadzoną będzie albo równocześnie, albo z początkiem maja br.

PORTY POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKIE USIŁUJĄ NADAL RYWALIZOWAĆ Z KANAŁEM SUEZKIM.

Fachowa prasa angielska poświęca sporo miejsca usiłowaniom portów Unii Południowo-Afrykańskiej drogą niezwykłych ofiar w postaci poważnych zniżek opłat portowych dla wszystkich statków zatrzymać przy sobie ruch okrętowy, czasowo omijający Kanał Suezki. W okresie kampanii włosko-abisyńskiej i bezpośrednio po niej droga dookoła przylądka Dobrej Nadziei cieszyła się dużą frekwencją: żegluga dookoła Afryki w kierunku Dalekiego Wschodu a zwłaszcza Australii praktykowana była nie tylko przez trampy, ale i przez żeglugę liniową. Ogólny przyrost roczny ruchu wyniósł przeszło 1,5 mil. ton, co stanowi blisko 20% dotychczasowego ruchu.

Towarzystwo kanałowe Suezu nie patrzyło obojętnie na te gruntowne zmiany i częściowo w obawie przed skutkami „przyzwy-

„czajenia się" tonażu, który czasowo omijał kanał Suezki, do nowej drogi. zapowiedziało zniżkę opłat kanałowych od 1 kwietnia br. — Na to wszystkie porty Unii Południowo-Afrykańskiej ogłosiły zniżkę natychmiastową opłat portowych o 50 proc. w nadziei zatrzymania przy sobie, dzięki tej radykalnej, gdyż przynoszącej straty eksploatacyjne zniżce ruchu dookoła Afryki już zdobytego, a nawet przyciągnięcia nowego tonażu. Zniżka niewątpliwie okaże swój dodatni wpływ na ruch trampów dookoła Afryki i w mniejszym tylko stopniu podziała w tymże sensie na żeglugę liniową.

Ciekawą reperkusję będzie miała ta zniżka na rentowności sezonowego ruchu wielkich żaglowców z australijskim zbożem do Europy zwykłą dla nich drogą dookoła Afryki. Na tej drodze osłabnie teraz ich zdolność konkurencyjna z parowcami — trampami, które w przeciwieństwie do żaglowców tych zawijają do portów położonych po drodze, dla bunkrowania. Na nowej drodze można jednak spotkać bardzo dużo wielkich motorowców, które nie potrzebują bunkrowania: zapewne też typ wielkiego motorowca, o dość znacznej szybkości i małych kosztach przebiegu milowego będzie w przyszłości stanowił gros „klienteli" dalekobieżnej, tranzytowej, portów południowo-afrykańskich.

ZNACZENIE ŁAMACZY LODU DLA FINLANDII.

Finlandia uruchomiła nowy łamacz lodu „Otso", specjalnie przeznaczony dla portu Helsingforsu. Przy tej sposobności Scandinavian Shipping Gazette podkreśla, że od czasu zaprowadzenia największego łamacza „Jaäkarhu", t. zn. od roku 1926, Finlandia potroiła swój eksport. Obecnie trzy porty Finlandii — Helsinki, Abo i najmniej zamarzający Hango, — są otwarte przez całą zimę, jednak należy mieć jeszcze otwarty bez przerwy również port Kotka. Praca łamaczy, których jest 18, lecz z których tylko część jest czynna i niektóre są już przestarzałe, umożliwia nieprzerwany i wciąż zwiększający się zimowy ruch w portach, jednak samo zwiększenie ruchu wywołuje konieczność wprowadzenia coraz liczniejszych i doskonalszych łamaczy lodu.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZAŁATWIANIE SPRAW DEWIZOWYCH W IZBACH PRZEMYSŁOWO-HANDLOWYCH.

Izby Przemysłowo - Handlowe współdziałają w pewnym zakresie z władzami dewizowymi przy wykonywaniu reglamentacji obrotów dewizowych z zagranicą. Do Izby Przemysłowo - Handlowej należy się zwracać w sprawach dewizowych, odnoszących się do następujących wypadków:

1) gdy jakiś towar nie może być sprowadzony z zagranicy inaczej, niż po przekazaniu z góry całej należności, względnie zaliczki — Izby mogą wydawać zainteresowanym firmom odpowiednie zaświadczenie dla Komisji Dewizowej — umożliwiające otrzymanie udziału dewiz na ten cel;

2) gdy chodzi o przekazanie za granicę należności za towar, sprowadzony w okresie przed ogłoszeniem reglamentacji dewizowej: — Izby delegują rzeczoznawców księgowości (dla stwierdzenia, czy odpowiednia należność nie została już przekazana) i wydają następnie właściwe opinie;

3) gdy chodzi o większy, niż dozwolone 200 zl przydział dewiz na wyjazd za granicę kupca lub przemysłowca w sprawach handlowych: — Izby badają słuszność ogłoszonego wniosku o przydział dewiz i wydają odnośne zaświadczenia;

4) przedstawiciele handlowi firm zagranicznych, pragnący korzystać z ułatwień, przyznanych im na zasadzie okólnika Komisji Dewizowej nr 7, mogą otrzymać z właściwej Izby zaświadczenie, iż figurują w rejestrze firm (katastrze), danej Izby.

W danym momencie — inne sprawy z zakresu reglamentacji dewizowej nie leżą w kompetencjach Izby Przemysłowo - Handlowej i zwracanie się w tych wypadkach do Izb jest zupełnie bezcelowe.

UŁATWIENIA W REGULOWANIU NALEŻNOŚCI CELNYCH W GDYNI.

Zwracamy uwagę importerom owoców południowych i artykułów kolonialnych na okólnik Ministerstwa Skarbu z dnia 9 lutego br. L. D. IV. 626/1/37 w sprawie możności regulowania należności celnych czekami kasowymi w Urzędzie Celnym w Gdyni. Szczegóły odnośnego okólnika podajemy w dziale „wiadomości celne, eksportowe i importowe".

INFORMACJE O IMPORCIE Z BELGII.

Poselstwo Belgijskie w Warszawie podaje do wiadomości importerów polskich, że konsulaty belgijskie w Łodzi, Poznaniu, Lwowie, Katowicach-Sosnowcu, Gdyni i Gdańsku, posiadają wykazy, zawierające nazwiska i adresy belgijskich fabrykantów - eksporterów. Również Izba Handlowa Polsko-Belgijska w War-

szawie (ul. Zgoda 11, tel. 266-15), udziela potrzebnych wyjaśnień.

Poselstwo Belgijskie podkreśla poza tym. że po wszelkiego rodzaju informacje, dotyczące importu towarów belgijskich do Polski, w związku z nowozawartym układem handlowym, można się zwracać do biura Poselstwa w Warszawie, Al. Ujazdowskie 23.

PRZEPISY O DOKUMENTACH IMPORTOWYCH W TUNISIE.

Od dnia 1 lutego rb. wymagane będą przy imporcie towarów z zagranicy do Tunisu kopie oryginalnych faktur z załączonym świadectwem pochodzenia towaru.

Faktury winny być zaopatrzone w następujący tekst:

„Arreté la présente facture à la somme de... (słownie). Certifié sincère et veritable et conforme à mes livres".
podpis i pieczęć firmowa.

Faktury wraz ze świadectwami pochodzenia dla towarów, importowanych z Francji i Algerii, zaświadczone być mogą przez burmistrzów, komisarzy policji, prezydentów sądu handlowego, notariuszy itp.; dla towarów, pochodzących z Niemiec, Anglii, Włoch, Holandii, Szwajcarii, Liechtensteinu, Czechosłowacji i Unii Brazylijsko - Luksemburskiej, zaświadczone być mogą przez odnośne Izby Handlowo - Przemysłowe.

Świadectwa pochodzenia wszystkich innych krajów (w tym i Polski), zaświadczane być muszą przez Konsulaty francuskie w odnośnym kraju.

Dla przesyłek towarów do wartości 10.000 fr. fr. wystarcza kopia faktury zaopatrzona w wyżej wskazaną adnotację firmy. Natomiast wymagana jest legalizacja przez Konsulat francuski:

a) gdy opłata celna wymierzana bywa od wartości, (ad valorem),
b) niezależnie od rodzaju cła, gdy odnośny transport towaru jest wartości powyżej 10.000 franków,
c) gdy autentyczność dokumentów zostanie zakwestionowaną przez władze.

IMPORT I CENY CUKRU W KANADZIE.

Import cukru do Kanady w latach ostatnich uległ znacznemu ograniczeniu. W r. 1931 wynosił jeszcze ponad dol. 1.115.000, podczas gdy w r. 1935 stanowił nieco powyżej 200.000 dol., z czego 90% przypadało na import ze Stanów Zjednoczonych A. P. Charakterystycznym jest również stopniowy zanik przywozu cukru z krajów europejskich, mianowicie Belgii i Czechosłowacji, które brały dość znaczny udział w przywozie.

Jednocześnie zauważyć się daje spadek przywozu melasy buraczanej przy utrzymującym się na niezmienionym poziomie przywozie melasy trzcinowej. Produkcja własna Kanady, obliczona dla r. 1935, wynosi ok. 3,7 mil. dol.

Cena rynkowa, po której cukier zakupują składy hurtowe wynosi ok. dol. 4.60 za 100 funtów angielskich. Cena detaliczna waha się od 5,50 do 6,00 dol. za 100 funtów (45,36 kg) przy kupnie małych ilości.

Zdaniem zainteresowanych cena cukru importowanego z zagranicy nie powinna przekraczać dol. 1,50 za 100 funtów c. i. f. port kanadyjski. Cło wynosi dol. 1,89 od 100 funtów oraz dodatkowo 3% tytułem „excise tax".

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 7 DO 17 LUTEGO BR.

BELGIA. Węgiel przeznaczony do fabrykacji koksu nie podlega obecnie opłatom licencyjnym. Węgiel inny przemysłowy opłaca 5 fr. fr. od tony, a węgiel opałowy 7.5 fr. fr. od tony.

BUŁGARIA. Okrąglaki wszelkich rozmiarów obłożone zostały przy imporcie opłatą statystyczną w wysokości 40 lew od 1000 kg brutto.

Dyrekcja ceł w ministerstwie skarbu ogłosiła, że bez cła dopuszczony jest import środków konserwujących i służących do opakowania, jak: dwusiarczan wapnia, parafiny do uszczelniania naczyń, żelaza i nitów do wyrobu obręczy beczkowych oraz korków do naczyń, służących do wywozu owoców.

CZECHOSŁOWACJA. Od dnia 1 II 1937 zostały ujednostajnione zasady postępowania przy uzyskiwaniu pozwoleń importowych. W myśl nowych przepisów wszystkie wnioski kierować należy do Ministerstwa Handlu, które je załatwiać będzie administracyjnie i technicznie. Wnioski o zawieranie transakcyj kompensacyjnych należy wnosić również do Min. Handlu.

M. P. i H. ogłasza, że przy udzielaniu pozwoleń na wywóz skór bydlęcych, końskich i cielęcych (mokrych i suchych), jak również ich odpadków i obrzynków (z poz. 85), pobierać będzie tytułem opłaty 7% od ceny sprzedaży.

Zarządzenie obowiązuje od 30 I 1937 r.

Z dniem 24 lutego br. wchodzi w życie rozporządzenie ustalające, iż cło na farby terowe z gliceryną (suprafix) wynosić będzie 50 koron cz. od 100 kg zamiast dotychczasowych 500 koron.

W. P. IRLANDIA. Z ważnością od 30 I 1937 nałożono cło w wysokości 33⅓% od wartości na różne wyroby z żelaza i stali, służące przy pracach drogowych, jak — kotły i paleniska, taczki, poziomnice i części tych urządzeń. Wprowadzono dalej dodatek 75% od wartości na noże, widelce i łyżki ze stopu miedzi, cyny lub cynku; ustanowiono cło wywozowe w wys. 2 szyl. od centnara (cwt) na węglan sodowy nie w proszku. Uwolnienie od nowych opłat celnych może nastąpić na podstawie osobnych licencyj przywozowych. Podwyższono także stawkę celną na środki dezynfekujące, zdatne do użytku po dodaniu wody, do wysokości 33⅓% od wartości; prócz tego pobierane będzie od tych artykułów t. zw. „cło paczkowe".

ESTONIA. Wydano przepisy kontrolne odnośnie pochodzenia, importu i sprzedaży nawozów sztucznych.

Na mocy zarządzenia Min. Gospodarki przywóz płótna żaglowego z bawełny i konopi dla potrzeb statków krajowych odbywać się może bez cła.

Postanowieniem Rady Ministrów przywóz owoców do Estonii odbywać się będzie bez cła w okresie od 10 II do 31 V 1937 roku. Decyzja ta w pierwszym rzędzie dotyczyć będzie jabłek, gruszek, pomarańcz, mandarynek i t. p. Niezależnie jednak od tego postanowienia pobierane będą opłaty specjalne, przeznaczone na popieranie sadownictwa krajowego. Opłaty te wynoszą od jabłek, gruszek, pomarańcz — 10 centów od kg, od bananów, winogron, ananasów — 20 c. od kg. Ponadto estońskie Min. Gospodarki Narodowej ma wydawać nowe licencje przywozowe celem spowodowania zniżki cen rynkowych.

FINLANDIA. Z dniem 14 I 37 zostało cło na jabłka ustalone (bez względu na termin importu) na Fmk. 6.— za kg (poz. 75 fińskiej taryfy celnej).

HISZPANIA. W dniu 26 I 37 wydane zostały przez rząd Gen. Franco przepisy o uregulowaniu importu i eksportu. Wnioski o pozwolenia wywozu będą podlegały kontroli, która rozciągać się również będzie na kwestię cen. Ważność pozwoleń importowych i eksportowych ustalono na 1 miesiąc. Wnioski o pozwolenia przywozu będą załatwiane przez prowincjonalne komisje, powołane do spraw handlu zagranicznego.

HOLANDIA. Z dniem 1 lutego rb. przedłużony został okres skontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

Saboty: okres bazowy 1935 r.: ustawowy przydział 30% wagi brutto: okres skont. 12 miesięcy.

Szkło stołowe: okres bazowy 1934: ustawowy przydział 60% wagi brutto: okres skont. 12 miesięcy.

Wyroby fajansowe: okres bazowy 1929/30: ustawowy przydział 30% wagi brutto: okres skont. 12 mies.

Fajans sanitarny: okres bazowy 1934: ustawowy przydział 80% wagi brutto: okres skont. 12 miesięcy:

Porcelana: okres bazowy 1934: ustawowy przydział 40% wagi brutto: okres skont. 12 miesięcy.

Kafle niepolewane: okres bazowy 1936: ustawowy przydział 70% powierzchni do polewania; okres skont. 6 miesięcy.

Kafle polewane: okres bazowy 1934: ustawowy przydział 70% powierzchni polewanej: okres skont. 6 miesięcy.

Rury gliniane: okres bazowy 1933/34: ustawowy przydział 50% wagi brutto: okres skont. 6 miesięcy.

Konie rzeźne: okres bazowy 1931/32: ustawowy przydział 20% sztuk: okres skont. 4 miesiące.

Mięso wołowe i cielęce: okres bazowy 1936: ustawowy przydział 100% wagi brutto: okres skont. 12 miesięcy.

Na uwagę zasługuje zmiana okresu kontyngentowania dla koni rzeźnych, który obowiązuje obecnie od 16 I do 1 V 1937 r.: skrócenie okresu kontyngentowania z rocznego na czteromiesięczny zdaje się zapowiadać zniesienie tego kontyngentu w ogóle. Na uwagę zasługuje również zmiana okresu kontyngentowego wwozu mięsa, który obowiązuje obecnie od 16 I 37 do 16 I 38.

W porównaniu z poprzednim okresem warunki kontyngentowania reszty artykułów pozostają bez zmian.

Z dniem 5 lutego rb. zniesiony został kontyngent na wwóz cukru nieczyszczonego (bastard.) Pozycja stat. hol. 670.

ŁOTWA. Według zamierzeń rządowych ma być na przyszłość stosowany na Łotwie system pozwoleń przywozowych, przy czym nie będzie wymagane odrębne pozwolenie komisji walutowej na przydział dewiz. Banki uprawnione będą przydzielać dewizy na podstawie pozwoleń importu i dokumentów z przeprowadzonej odprawy celnej, w miarę posiadanych zasobów dewizowych.

W numerze 15 „Valdibas Vestnesis" z dnia 20 stycznia br. ogłoszony został spis towarów, które mogą być wywożone z Łotwy tylko za każdorazowym zezwoleniem komisji walutowej.

Są to następujące towary:

1) Drzewo iglaste okrągłe, okorowane lub nie, dłuższe niż 10 stóp i o średnicy większej niż 8 cali u wierzchołka;
2) Żelazo lane w kawałkach, odłamkach i opiłkach;
3) Stare żelazo i stal w płytach, kawałkach i w formie przedmiotów:
4) Stare sztaby żelazne i stalowe, szyny kolejowe i części oraz stary drut kolczasty;
5) Miedź, aluminium, nikiel, kobalt, bizmut i inne niewymienione metale w proszku, kawałkach, odlewach lub w formie przedmiotów, które mogą być użytkowane jako surowy materiał:
6) Suche i mokre odpadki skór surowych:
7) Różne szmaty:
8) Jelita;
9) Wszystkie rodzaje paszy (koniczyna, siano, słoma itp.);
10) Wszystkie rodzaje produktów suchych dla żywienia bydła (makuchy, otręby, odpadki nasion strączkowych itp.);
11) Syrop cukrowy (melasa).

MAROKKO HISZPAŃSKIE. W marokańskim piśmie urzędowym ogłoszono dnia 10 I 37 decyzję, mocą której towary pierwszej potrzeby, importowane do Marokka, korzystać będą ze zniżek celnych, wzgl. wolne będą od cła i opłat dodatkowych na czas trwania wojny domowej w Hiszpanii.

MEKSYK. Z końcem grudnia ub. r. ogłoszono zmiany w taryfie celnej, dotyczące: farb, naczyń kuchennych, gorczycy, elektrycznych aparatów fryzjerskich, wanien i muszli, elektrycznych sygnałów samochodowych, pewnych artykułów chemicznych i filmów.

Rząd wydał nowelę do prawa celnego, w której dopuszcza możliwość konfiskaty towaru zagranicznego przy transporcie przez Meksyk, o ile właściciel towaru nie wykaże, iż towar ten został wprowadzony do kraju w drodze przepisowej.

Urząd zdrowia zarządził, iż począwszy od 1 III 1937 r. wszelkie środki żywnościowe w opakowaniu (konserwy itp.) zostaną poddane szczegółowemu ba-

daniu i dopiero po zezwoleniu urzędu zdrowia, który zanalizuje próbkę, towar zostanie dopuszczony do obrotu wewnętrznego. Przepisy te nie dotyczą artykułów żywnościowych niepreparowanych i nie zamkniętych (szynki, słonina itp.)

Zwyżce uległ szereg ceł na towary tekstylne z lnu, wełny, sztucznego jedwabiu itp. Dotyczy to takich wyrobów jak: pończochy, suknie, bielizna, paski, bielizna damska, poduszki, materace, parasole i wszelkiego rodzaju koronki. Podwyższono dalej cła na broń palną, artykuły żywnościowe, tytonie, drzewo, oleje mineralne, kamienie obrobione, porcelanę i fajans, niektóre produkty chemiczne, napoje; towary z kazeiny, celuloid, gutaperka, guma, papier, pewne maszyny i aparaty, przeważnie elektryczne, niektóre wyroby metalowe, instrumenty muzyczne i zegarki. Zmiany celne nabrały mocy obowiązującej z dniem 28 I 37 z tym jednak, że towary, wyekspediowane przed ogłoszeniem zarządzenia (18 I 37) zostaną oclone według dawnych stawek.

NORWEGIA. Rada państwa uchwaliła 7 bm. zakaz przywozu słoniny niewędzonej, solonej. Wyjątkowych zezwoleń na przywóz udzielić może Ministerstwo Rolnictwa.

PALESTYNA. Z końcem stycznia br. ogłoszono nast. zmiany w taryfie celnej: Cło stałe w wysokości 3 funtów pal. od każdej tony pszenicy zmienione zostaje na cło ruchome, którego celem będzie utrzymanie ceny pszenicy w kraju w wysokości nie przekraczającej 9 funtów palestyńskich za tonę, z tym jednak, że cło minimalne wyniesie 1 funt pal. od tony: cło importowe od jęczmienia zmniejszone zostaje z 3-ch funtów pal. od tony do jednego funta i kukurydza zostaje zwolniona od cła importowego.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Władze celne Stanów Zjednoczonych decyzją Treasury Decision 48493 (4) zezwoliły na znakowanie wyrobów koszykarskich w sposób następujący: „Koszyki wiklinowe mogą być znakowane dodatkową deszczułką, na której kraj pochodzenia jest wypisany atramentem tuszowym, pod warunkiem, że deszczułka taka będzie trwale i mocno przytwierdzona na obydwóch końcach pod plecioną wikliną koszyka".

Departament Skarbu Stanów Zjednoczonych zarządził decyzją Nr T. D. 48493, że na beretach importowanych do Stanów Zjednoczonych ma być naszyta etykieta oznaczająca kraj pochodzenia. Etykiety naklejane nie będą przyjmowane. Zarządzenie to wchodzi w życie po upływie 60 dni od daty ogłoszenia. Decyzja powyższa nie została jeszcze oficjalnie ogłoszona.

SZWAJCARIA. Ukazały się szczegółowe przepisy, dotyczące importu kartofli jadalnych do Szwajcarii.

TUNIS. W numerze 8 „Journal Officiel Tunisien" pojawiło się rozporządzenie Dyrektorów Spraw Ekonomicznych i Finansów ustalające cyfrę i podział kontyngentu na wwóz cementu wolno chwytającego do Tunisu w r. 1937. Ogólną cyfrę kontyngentu ustalono na 3.558 ton, z czego przyznano:

Jugosławii	3.395 ton
Belgii	121 ton
Innym krajom	42 ton

Dodatkowy kontyngent 2.230 ton, z czego dla:

Jugosławii	2.168 ton
Belgii	48 ton
Innych krajów	14 ton

Wprowadzono przymus oznaczania pochodzenia na towarach importowanych. Wydane zostaną szczegółowe przepisy, wyjaśniające rodzaj towarów, podlegających temu przymusowi.

TURCJA. Rada Ministrów zezwoliła na przywóz do Turcji flaszek z delikatnego szkła z krajów, z którymi Turcja ma bilans handlowy czynny lub układ rozrachunkowy.

WŁOCHY. Okólnikiem ministerstwa skarbu do urzędów celnych zalecono nie robić trudności przy przywozie wszelkich drukowanych książek.

Dekretem Szefa Rządu z 23 I br. zostały obniżone po raz trzeci stawki celne na niektóre zboża i ich pochodne, a mianowicie (od 100 kg): poz. 64 — pszenica — 18 lirów, poz. 67 — kukurydza, a) biała — 18 lirów, poz. — 70 mąki, a) pszenna — 27,50, b) kukurydz. biała — 27,50 l., poz. 71 — grysik — 42,50 l., poz. 72 — ciasto z mąki pszennej (makarony) — 44,50 l., poz. 73 — chleb i suchary — 44,50 l. Ponadto obniżone zostało cło od maszyn rolniczych, a mianowicie: poz. 407 c) 1. kosiarki — 100 lirów, 2. żniwiarki — 50 lirów. Dekret wszedł w życie 30 I 1937 r.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Francuska firma interesuje się importem trocin. P/3004/3R/C.

Firma argentyńska interesuje się importem z Polski wszelkiego rodzaju surowców dla celów przemysłu chemicznego. P/3645/47/TC.

Firma egipska interesuje się zabawkami. P/2786/46/Sz.

Firma holenderska interesuje się zabawkami. — P/2472/54/Sz.

Istnieją możliwości zbytu zabawek w Algerze. P/3974/54/Sz.

Firma palestyńska interesuje się objęciem przedstawicielstwa na Palestynę firm zajmujących się eksportem różnych artykułów przemysłowych, między innymi wszelkiego rodzaju sznurów i sznurków. P/3399/22/Kw.

Firma kanadyjska pragnie nawiązać kontakt z eksporterami towarów wełnianych, bawełnianych, galanteryjnych i kosmetycznych. P/3634/46/M.

Na rynku angielskim istnieją możliwości zbytu poważnych ilości wieszaków drucianych dla pralni. P/3221/44/Ro.

Firma holenderska interesuje się importem rur mosiężnych i miedzianych, blach aluminiowych. P/3103/44/Ro.

Firma indyjska interesuje się importem sprężyn do materaców. P/3176/40/Ro.

Firma syryjska interesuje się importem drutu i gwoździ. P/3180/44/Ro.

Firma bułgarska interesuje się objęciem przedstawicielstwa firm polskich. P/2548/3G/Ro.

Firma rumuńska pragnie zająć się sprzedażą radioaparatów produkcji polskiej na terenie Rumunii. P/2643/50/Ro.

Firma angielska interesuje się importem naczyń emaliowanych. P/3831/44/Ro.

Firma południowo-afrykańska interesuje się importem mebli stalowych. P/33021/303/Ro.

Poważna firma w Hawana (Kuba) nawiąże kontakt z eksporterami różnych artykułów. E/2613/22/Kl.

Firma importowo-eksportowa w Bombaju interesuje się importem różnych artykułów. E/3423/22/Kl.

Firma agenturowa, posiadająca oddziały w większych miastach Palestyny, obejmie przedstawicielstwa różnych artykułów. E/3398/22/Kl.

Firma agenturowa w Bombaju obejmie przedstawicielstwa artykułów różnego rodzaju jak: mączka kartoflana (dekstryna), art. elektryczne, motory, wełny, jedwabie, wyroby bawełniane (druki) i t. p. E/4071/3B/Kl.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje

SPRAWY TARYFOWE

KOMBINOWANA KOLEJOWO - RZECZNA POLSKO-CZECHOSŁOWACKA TARYFA TOWAROWA DLA KOMUNIKACJI MIĘDZY PORTAMI MORSKIMI POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO — A AUSTRIACKIMI PORTAMI NA DUNAJU Z PRZEŁADUNKIEM W BRATISLAWIE.

Z rozpoczęciem tegorocznego sezonu żeglugi na Dunaju, tj. z dniem 1 marca br. ma wejść w życie od dawna już przygotowywana kombinowana kolejowo - rzeczna taryfa towarowa dla komunikacji między portami morskimi polskiego obszaru celnego a portami austriackimi na Dunaju w Wiedniu i Lincu jako nowy zeszyt polsko - czechosłowackiej taryfy dunajowej z przeładunkiem w czechosłowackim porcie dunajowym Bratislava.

Taryfa ta obejmuje 30 taryf artykułowych na różne towary w kierunku od naszych portów do dunajowych portów austriackich, a 16 taryf artykułowych na przewóz różnych towarów w kierunku odwrotnym.

Sfery zainteresowane domagały się od dawna umożliwienia przewozu przesyłek tą kombinowaną drogą z Gdyni i Gdańska do portów dunajowych austriackich i na odwrót, spodziewając się takiego samego potanienia kosztów przewozu w tych relacjach dzięki tanim frachtom rzecznym na Dunaju, z jakiego korzystają przy przewozie przesyłek do i z Węgier z przeładunkiem w Bratislawie. Nadzieje te niestety, o ile wnosić można z dotychczasowych wiadomości o konstrukcji tej taryfy, nie będą w pełni urzeczywistnione. Koleje czechosłowackie nie są w takiej samej mierze zainteresowane w skierowaniu tranzytu między Polską a Austrią na Bratislawę, jak w skierowaniu na ten port rzeczny tranzytu między Polską a Węgrami, wobec czego okazały się bardziej wstrzemięźliwymi w redukowaniu swych stawek na rzecz omawianej komunikacji. Z drugiej strony Towarzystwa żeglugi Dunajowej jako uczestnicy związku kolejowego z kolejami niemieckimi kombinowanych taryf między portami morskimi niemieckimi a Austrią z przeładunkiem w portach dunajowych niemieckich Regensburg i Passau nie mogły konkurować z tą taryfą związkową i wskutek tego mogły oferować tylko stawki takiej wysokości, by koszty przewozu z Gdyni i Gdańska przez Bratislawę do Wiednia i Lincu nie wynosiły mniej, jak z Hamburga do tych portów dunajowych przez Regensburg i Passau.

Utrzymanie tego parytetu czyniło bezowocnymi wszelkie dalej idące opusty kolei polskich i czechosłowackich i nie pozwoliło na wykorzystanie należyte tanich frachtów rzecznych na Dunaju. Wobec tego wypadły stawki opłat przewozowych na niektóre towary w tej taryfie, o ile uzyskane dotychczas wiadomości są ścisłe, nawet drożej, jak przy bezpośrednim przewozie kolejami przez Breclav — Bernhardsthal wzgl. Devinska Nowa Veś — Marcheg, co uczyniłoby odnośne taryfy artykułowe nieżyciowymi. W wypadkach, w których uzyskano potanienie kosztów przewozu, różnica jest tak skromną, że zachodzi kwestia, czy stoi w należytym stosunku do pogorszenia warunków przewozu drogą kombinowaną przez konieczność przeładunku z wagonów kolejowych na statki rzeczne lub odwrotnie, dłuższe trwanie i inne niedogodności przewozu rzecznego.

Porównanie stawek opłat przewozowych taryfy artykułowej na towary najdroższe

różnego rodzaju ze stawkami taryfy artykułowej czechosłowacko - polskiej taryfy portowej z doliczeniem od granicy czechosłowacko-austriackiej stawek wewnętrznej taryfy austriackiej daje następujący obraz:

Stawki omawianej taryfy wynoszą na towary różnego rodzaju z Gdyni/Gdańska do Wiednia	5 t	10 t	
za przebieg kolejowy	3827	3313	hc.
za przebieg Dunajem	184	174	ag.
łącznie przeliczone na hal. czeskie	4797	4230	hc.
z Wiednia do Gdyni/Gdańska			
za przebieg Dunajem	1040	990	hc.
za przebieg kolejowy	3762	3245	hc.
Razem:	4802	4235	hc.
Stawki tar. art. 1 czechosł.-pol. tar. portowej do Breclav st. hr.	3422	3172	hc.
Stawki tar. wewnętrznej austriackiej z Bernhardsthal do Wiednia	273	229	ag.
łącznie przeliczone na hal. czeskie	4871	4379	hc.
Różnica wynosi w kierunku do Wiednia	74	149	hc.
Różnica wynosi w kierunku z Wiednia	69	144	hc.
Stawki opłat przewozowych na skóry surowe mają wynosić wg omawianej taryfy z Gdyni/Gdańska do Wiednia			
za przebieg kolejowy	3827	3313	hc.
za przebieg Dunajem	114	104	ag.
łącznie w przeliczeniu na hal. cz.	4428	3861	hc.
Stawki taryfy czechosł.-pol. portowej na skóry do Breclav st. hr. wynoszą	3064	2674	hc.
Stawki taryfy austriackiej wewnętrznej z Bernhardsthal do Wiednia	207	172	ag.
łącznie w przeliczeniu na hal. cz.	4155	3580	hc.
zatem przy bezpośrednim przewozie kolejami stawki są niższe o	273	281	hc.

TARYFA POLSKO - JUGOSŁOWIAŃSKA TOWAROWA.

Rozpoczęte w zeszłym roku prace przygotowawcze do wydania bezpośredniej taryfy towarowej polsko - jugosłowiańskiej postępują naprzód. W styczniu br. ustalono na konferencji w Makowie towary, które mają być objęte tą taryfą. Przewidzianym jest włączenie około 10 artykułów w kierunku z Polski do Jugosławii i takiej samej ilości w kierunku odwrotnym. 15 lutego br. rozpoczną się prace komisyjne nad obliczeniem bezpośrednich stawek opłat przewozowych na przewóz tych towarów, wobec czego można się spodziewać wydania tej taryfy związkowej w jesieni br.

KOTROLA KOLEJOWA WYWOZU MORZEM TOWARÓW DOWIEZIONYCH DO PORTU NA PODSTAWIE TARYF SPECJALNYCH I WYJĄTKOWYCH.

Taryfa towarowa P. K. P. ustanawia w Części II, Zeszyt 3, Rozdział B § 18 prawo kolei do żądania przedkładania dokumentów celnych przewidzianych w § 18 tej taryfy dla skontrolowania dokonanego wywozu morzem towarów, przy których przewozie do portu stosowano taryfy specjalne portowe Taryfy Cz. II Zeszyt 3 wzgl. taryfy wyjątkowe Taryfy Cz. II Zeszyt 6. Podobne postanowienia zawierają też taryfy związkowe dla komunikacji zagranicy z portami polskiego obszaru celnego.

Począwszy od 1 lutego br. przeprowadzać będzie tę kontrolę odnośnie wszystkich przesyłek przewiezionych na podstawie wym. ulgowych taryf w eksporcie i tranzycie do wywozu morzem przez Gdynię, Biuro Portowe P. K. P. (pokój 41) w Gdyni przy ul. Celnej. W tym celu będzie Biuro Portowe P. K. P. wzywało odbiorców przesyłek po upływie wymienionych w § 11 Taryfy Cz. II Zeszyt 3 Rozdział B dopuszczalnych terminów składowania do przedłożenia dokumentów celnych dla kontroli. Jeśli wezwany nie uczyni temu zadość w przeciągu 3 miesięcy od daty wezwania, kolej żąda uiszczenia różnicy między przewoźnym ulgowym a normalnym. Dla uniknięcia zbytecznej korespondencji wskazanym jest przedkładanie w Biurze Portowym P. K. P. w dowolnym dniu między godz. 11 a 13 nie czekając na wezwanie dokumentów celnych od kontroli.

Wystawy i Targi

UDZIAŁ POLSKI W MIĘDZYNARODOWYCH TARGACH W ALGERZE I CASABLANCA.

Państwowy Instytut Eksportowy organizuje zbiorowy udział firm polskich na Międzynarodowych Targach w Algerze w dniach od 20 marca do 4 kwietnia br. i w Casablanca w dniach od 10 do 25 kwietnia rb.

Realne możliwości rozbudowy eksportu polskiego na rynki Afryki Północnej winny skłaniać firmy polskie do wzięcia dużego udziału w powyższych imprezach targowych, które stanowią łatwy i korzystny środek do nawiązania bezpośrednich kontaktów handlowych z firmami marokańskimi i algerskimi.

Przy ekspozycji Instytut zwraca uwagę przede wszystkim na momenty natury handlowej, pragnąc, by jej rezultatem było zawarcie konkretnych transakcyj z wymienionymi rynkami, toteż udział zbiorowy pomyślany jest jako pokaz o charakterze ściśle ku-

pieckim, przeznaczony przede wszystkim dla fachowców, a więc kupców zainteresowanych w imporcie. Wzory zademonstrowane winny być ujęte w formie prób handlowych, zaopatrzone w dokładne cenniki skalkulowane c. i. f. Alger i Casablanca, oraz w odpowiednie materiały informacyjne i propagandowe.

Ze względu na zbliżający się termin otwarcia pierwszej z ekspozycyj, z której wzory przetransportowane będą na Targi w Casablanca, jest rzeczą konieczną, by ewentualni wystawcy porozumieli się bezzwłocznie z Państwowym Instytutem Eksportowym. Zaznaczyć należy, iż eksponaty winny być nadesłane najdalej do dnia 5 marca br. do firmy spedycyjnej, po czym w zbiorowym transporcie wysłane zostaną do Algieru.

NAGRODZENIE WIELKIM MEDALEM ZŁOTYM FIRMY „UNIA NA WYSTAWIE W BARRANQUILLI.

Firma „Unia" Zjednoczone Fabryki Maszyn S. A. w Grudziądzu uzyskała na Wystawie Narodowej w Barranquilli (Kolumbia) wielki złoty medal za jakość pługów, przez nią wytwarzanych.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

O ORGANIZACJI I PRACY STACJI MORSKIEJ.

Plan inwestycyjny obejmujący rozwój polskiego rybołówstwa morskiego przewiduje również budowę gmachu dla Stacji Morskiej w Gdyni. W związku z tym podajemy nieco szczegółów o organizacji i zadaniach tej pracowni naukowej. Stacja Morska została powołana do życia w 1932 r. przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu oraz Min. Wyzn. R. i O. P. w miejsce zlikwidowanych przez Ministerstwo Rolnictwa dwu pracowni naukowych: Działu Ekonomii i Organizacji Rybactwa w Bydgoszczy oraz Morskiego Laboratorium Rybackiego w Helu.

Pod względem administracyjnym Stacja Morska jest związana z Instytutem Biologii Doświadczalnej im. Nenckiego a władzę nadzorczą sprawuje Komitet Organizacyjny, w skład którego wchodzą Prof. M. Siedlecki, przewodniczący, Naczelnik E. Lubecki, delegat Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Radca Karpowicz delegat Min. W. R. i O. P. Prof. E. Godlewski, delegat Polskiej Akademii Umiejętności, Prof. K. Białaszewicz delegat Instytutu im. Nenckiego. Dyrektorem Stacji Morskiej jest Dr M. Bogucki.

Badania prowadzone przez Stację Morską są ściśle związane ze sprawami naszego rybołówstwa morskiego, i mają na celu przez poznanie biologii najważniejszych gatunków ryb użytkowych oraz stosunków biologicznych i hydrograficznych morza, stworzyć racjonalne podstawy do ujęcia rybołówstwa morskiego w pewne normy, któreby zapobiegły na przyszłość wyczerpaniu zapasów ryb, stanowiących przedmiot połowów. W badaniach tych Stacja Morska współpracuje z podobnymi pracowniami naukowymi innych państw będąc członkiem Międzynarodowej Rady do Badań Morza w Kopenhadze.

Ogólnie przyjętą zasadą jest, że można wyławiać ryby, które przynajmniej raz odbyły tarło, czyli, że zostawiły po sobie potomstwo. W tym celu prowadzone są badania wieku i długości przeciętnych ryb, które trą się po raz pierwszy i zależnie od tego ustala się minimalną długość poniżej której ryb wyławiać nie wolno. Dalej przez poznanie okresu tarła i miejsc, na których się ono odbywa, ustala się czas i miejsce ochronne dla ryb podczas ich rozrodu.

Masowe analizy składu połowów poszczególnych gatunków ryb pod względem długości, wagi i wieku, prowadzone systematycznie w ciągu szeregu lat, dają okres zmian zachodzących w stadach ryb, oraz umożliwiają robienie prognozy na lata następne. Badania te stanowią przedmiot t. zw. ichtiologii stosowanej, a pozostają z nimi w ścisłym związku badania fauny dennej, planktonu zwierzęcego, planktonu roślinnego i wreszcie stosunków hydrograficznych w morzu (np. pokarm śledzia czy szprota stanowią drobne zwierzątka zwane planktonem zwierzęcym, które z kolei żywią się mikroskopijnie małymi roślinkami morskimi, stanowiącymi plankton roślinny. Egzystencja planktonu roślinnego zależy znowu od soli i gazów, rozpuszczanych w morzu oraz światła słonecznego). Tak więc ilość i jakość śledzi czy szprotów zależna bezpośrednio od planktonu zwierzęcego, zależy pośrednio od planktonu roślinnego, oraz stosunków hydrograficznych w morzu.

Oto przyczyny, dla których obok badań rybackich prowadzone są badania planktonu i hydrograficzne.

Stałych pracowników naukowych, którzy pracują nad tymi różnorodnymi zagadnieniami, posiada obecnie Stacja Morska ośmiu (w Gdyni w siedzibie Hali i Chłodni Rybnej trzech, telefon 3387, w Helu pięciu pracowników, telefon 37).

W okresie letnim przyjeżdża b. wielu badaczy z poszczególnych Uniwersytetów, dla zebrania materiałów do swoich badań, bądź też dla prowadzenia samodzielnych badań.

Poza tym Stacja Morska urządza letnie kursy biologiczne dla studentów przyrodni-

ków. Wreszcie posiada Stacja muzeum fauny Bałtyku na Helu, odwiedzane rocznie przez około cztery tysiące osób.

Spełnienie tych różnorodnych zagadnień napotykało na znaczne trudności wobec braku odpowiedniego pomieszczenia, co będzie usunięte po wybudowaniu gmachu w Gdyni.

KRONIKA

NOTOWANIA CEN NA RYBY W OKRESIE OD 15 DO 22 LUTEGO.

W ubiegłym tygodniu ceny na śledzie solone notowano bez zmian.

Inne ryby:

szproty świeże za 50 kg netto zł 10:

szproty wędzone za pół kg od 0.30 zł do 0.32 zł:

importowane śledzie świeże w łodzie norweskie 95 kg netto zł 38;

wędzone biklingi. skrzynka 10 sztuk śledzi od zł 1,80 do 2.00 zł:

śledziki polskich połowów, świeże. za 50 kg zł 19:

dorsze, oryginalne islandzkie, mrożone za 100 kg zł 80;

dorsze duńskie (Bornholm) świeże, oczyszczone bez głów 100 kg zł 65:

dorsze duńskie całe nieoczyszczone 100 kg zł 50:

śledzie zamrożone norweskie 50 kg zł 21.

SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH.

Sztuczne ożywienie na rynku śledzi solonych. spowodowane podwyższeniem taryf kolejowych już minęło. Kupcy w kraju zaopatrzyli się w śledzie przed wejściem w życie podwyżki taryf (oszczędność około jednego zł na beczce) i mają obecnie nawet nadmiar towaru. Na ogół panuje przekonanie, że zapasy śledzi zostaną tak z Gdyni jak i z Gdańska wysprzedane w okresie postu i tylko nieznaczne ilości pozostaną aż do nowego sezonu szkockiego i jarmuckiego.

W najbliższym tygodniu mają nadejść nowe śledzie norweskie Vaar w cenie nieco wyższej od zeszłorocznych cen, wobec silnego spadku połowów w Norwegii (około 40%-owy spadek w stosunku do zeszłorocznych połowów morskich).

STATKI W PORCIE RYBACKIM.

W ubiegłym tygodniu przybyły do portu rybackiego następujące statki:

12 II s/s „Jotum“ z Norwegii: śledzi solonych beczek 2.309/1 i 145/2, mrożonych śledzi skrzyń 500, tranu 5 beczek, kleju rybnego 57 kg;

12—14 II s/s „Aurora“ z Norwegii: śledzi świeżych w lodzie skrz. 1.504 a 95 kg netto, mrożonych śledzi skrzyń 700.

18 II s/s „Isbjorn“ śledzi mrożonych skrzyń 1.176, śledzi świeżych w lodzie skrzyń 993, dorszy mrożonych skrzyń 70. śledzi solonych 347/1 beczek;

18 II s/s „Ursa“ śledzi solonych beczek 3.148/1, 271/2, śledzi mrożonych skrzyń 3.842, dorszy mrożonych skrzyń 740, filetów z dorsza 100 skrzynek o wadze 1.200 kg;

19 II s/s „Astarte“ z Anglii (przeładunek w Rotterdamie śledzi solonych holenderskich beczek 48/1 i 20/2. śledzi solonych jarmuckich beczek 1.125/1 (w tym 168 dla „Mewy“) oraz 400/2;

22 II s/s „Viksten“ z Rotterdamu: śledzie solone z polskich połowów „Mewy“ beczek morskich 524;

22 II kuter R. 5 z Bornholmu: dorsze żywe i czyszczone importowane 6.125 kg dla firmy Mielouszny z Helu.

22 II kuter SE. 28 z Bornholmu: importowane dorsze żywe i oczyszczone około 15.000 kg dla Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich.

NOWY STATEK RYBACKI WŁASNOŚCI PRYWATNEJ.

Gdyni przybył nowy statek rybacki, szkuner motorowo-żaglowy Marie Alice „GDY 77“. nadający się do dalekomorskich połowów. Grono młodych ludzi (S. Zborowski. A. Stankiewicz i C. Baranowski) zakupiło żaglowiec okazyjnie we Francji. Żaglowiec 2-masztowy „Marie Alice“ zbudowany w stoczni „Kerity“ w roku 1909, przeznaczony był na połowy Duńczyków i odbywał dalekomorskie rejsy (Bermudy, Islandia).

Żaglowiec zakupiony w r. ubiegłym oddano do przerobienia i wstawienia motoru do Stoczni Gdańskiej. Motor „Diesel Krupp-Modac“ ulepszony ma siłę 200 HP. 4 cylindry, co pozwala uzyskać szybkość statku do 10 mil morskich. Zbiorniki dwa na 12.000 kg ropy pozwalają na odbywanie bardzo dalekich podróży. Zużycie ropy do ok. 30 kg na godz., dokładnie 175 gramów na konia i godzinę, zużycie oliwy 0,6 na godzinę dokładnie 3 gramy na konia i godzinę.

Motor ustawiony jest na jednej płycie żelazozlewnej o konstrukcji spawanej, płyta wspólna dla motoru i koła zamach. Statek posiada długość pokładu 20,38 m. szerokość 6,36, głębokość 2,75 m. Ładownia pomieścić może około 30.000 kg ryb, pomieszczenia inne w metrach sześciennych: dla załogi 18,15, dla kapitana 16. dla sprzętu i ożaglowania 4,30 oraz 7,00. Tonaż w tonach rejestrowych brutto 69,24 a ton rej. netto 32,97.

Koszt motoru samego 35.000 zł, a wraz z przeróbką statku z wmontowaniem około 54.000 zł. Wartość całego statku około 100.000 zł. Statek ma służyć jako transportowiec przy połowach bornholmskich i może być użyty również do dalekomorskich połowów.

Do urzeczywistnienia tych zamierzeń przyczynił się finansowo Morski Instytut Rybacki.

O ograniczenie pośrednictwa obcego przy imporcie towarów do Polski

Analizując zagadnienie redukcji wydatków naszego bilansu płatniczego należałoby między innymi zwrócić większą niż dotychczas uwagę na kwestię kosztów pośrednictwa obcego w naszym handlu zagranicznym. Ponieważ koszty te stanowią niewątpliwie poważną pozycję w bilansie płatniczym Polski, wskazanym byłoby zastanowić się czy na odcinku pośrednictwa obcego w handlu zagranicznym Polski nie dałoby się osiągnąć pewnych oszczędności. Zrozumiałym jest, że nie we wszystkich działach naszego handlu zagranicznego istnieje możliwość i da się przeprowadzić redukcję kosztów wspomnianego pośrednictwa, ale powinno się udać przynajmniej w tych działach, w których regulacja handlu zagranicznego zależna jest wyłącznie od nas samych. Mamy tu na myśli przede wszystkim stronę importową. W eksporcie bowiem trudniej będzie przeprowadzić redukcję odnośnych kosztów z uwagi na brak stosunków handlowych z wszystkimi odbiorcami naszych towarów i tak długo dopóki nie dotrzemy z artykułami polskimi do miejsca konsumpcji sami, tak długo będziemy musieli opłacać haracz pośrednictwa obcego.

Według statystyki Handlu Zagranicznego importowała Polska w roku 1936 ogółem towarów zagranicznych za około 1.003,4 mil. złotych i tu winniśmy się zastanowić ile w tej cyfrze mieliśmy zbędnych wydatków. Biorąc pod uwagę wysokość kosztów pośrednictwa obcego lekko na 3% i ograniczając pośrednictwo obce tylko do towarów z krajów zamorskich oraz do ⅓ importu z krajów europejskich otrzymamy pokaźną sumę zbędnych wydatków, t. j. około 18 milionów złotych. Zaznaczamy, że odsetek ten jest znacznie większy i w niektórych wypadkach dochodzi nawet do 5%, lecz wzięliśmy dlatego taki niski procent z uwagi na duży import towarów z krajów europejskich, których wartość wynosiła około 600 milionów zł i w imporcie których koszty pośrednictwa obcego wynoszą przeciętnie 2—3% i pośrednictwo to jest znacznie ograniczone.

Może znajdzie się ktoś i powie, że niemożliwym jest, aby Polska wydawała rocznie aż 18 milionów złotych na pośrednictwo obce przy imporcie motywując to tym, że gros towarów europejskich, a nawet cały szereg artykułów zamorskiego pochodzenia nadchodzi do kraju bezpośrednio. Na takie twierdzenie jest jedna odpowiedź: importerów o bezpośrednich stosunkach handlowych z eksporterami w krajach produkcji poszczególnych artykułów, szczególnie pochodzenia zamorskiego jest w Polsce bardzo mało i kto wie, czy naliczyłoby się razem około 20 przedsiębiorstw. Ale nawet i te przedsiębiorstwa pomimo, iż mają bezpośrednie stosunki z załadowcami towarów, dokonują jednak bardzo często zakupów towarów u firm osiadłych w portach europejskich, szczególnie w Londynie, Rotterdamie, Antwerpii itd.

O ile chodzi o pośrednictwo obce przy sprowadzaniu towarów z krajów europejskich, to jest ono wprost paradoksalne. Mianowicie bardzo dużo firm polskich zakupuje jeszcze zawsze towary angielskie u firm niemieckich, szczególnie w Hamburgu, dalej towary produkowane w krajach południowo-europejskich u firm angielskich, duńskich lub austriackich itd.

Ostatnie badania Izby P. H. w Gdyni, przeprowadzone w sprawie pośrednictwa obcego w obrotach handlowych Polski z zagranicą wykazały, że importerzy polscy szczególnie o ile chodzi o towary zamorskie nie zadają sobie trudu nawiązania bezpośrednich stosunków z dostawcami towarów w krajach produkcji lecz działalność swą opierają głównie na stosunkach handlowych z firmami w portach europejskich. Nawet przedsiębiorstwa o kilkunastu milionach obrotów importowych, sprowadzają towary za pośrednictwem firm holenderskich i angielskich. Niektóre tylko firmy doceniają znaczenie bezpośrednich stosunków importowych z krajami produkcji i tam, gdzie jest możliwe starają się sprowadzić towary z pierwszego źródła. Udział ich w ogólno-polskim przywozie stanowi jednak tylko nieznaczny odsetek i wątpimy bardzo, czy osiąga on 10% wartości całego przywozu.

Tak wszystkie nasiona oleiste nadchodzą do kraju za pośrednictwem firm rotterdamskich i londyńskich, to samo jest w towarach kolonialnych, niektórych owocach południowych świeżych i suszonych, ziarnach kakaowych, egzotycznych ziołach leczniczych, tłuszczach technicznych, ryżu surowym, surowcach i materiałach roślinnych do plecenia i wyścielania, wełnie surowej, bawełnie, skórach surowych, kauczuku itd. O ile nam wia-

domo w surowcach włókienniczych są tylko dwie firmy, które nabywają bawełnę i wełnę bezpośrednio w krajach produkcji. W branży skór surowych istnieją również tylko dwie firmy, które opierają swoją działalność, tam gdzie jest to możliwe, na bezpośrednim imporcie.

Gdzie leży przyczyna braku zainteresowania się naszych importerów bezpośrednimi stosunkami importowymi? Przyczyny tej należy szukać przede wszystkim w samej strukturze naszej polityki handlowo - importowej, która uniemożliwia w większości wypadków bezpośredni kontakt z dostawcą towaru pierwszego źródła, t. j. w kraju produkcji. Szczególnie częste zmiany polityki handlowo - kontyngentowej oraz znaczne rozdrobnienie kontyngentów przywozowych są najgłówniejszą przeszkodą w nawiązaniu bezpośrednich stosunków importowych. Poza tym większość firm polskich nie posiada jeszcze warunków firm importowych, t. j. nie dysponuje ani odpowiednimi środkami finansowymi, ani też organizacją handlową, przystosowaną do spełniania działalności importera w pełnym słowa tego znaczeniu. Te firmy, które posiadają odpowiedni aparat handlowy i środki finansowe i mogłyby podjąć starania w kierunku nawiązania bezpośredniego kontaktu z dostawcami towarów w krajach zamorskich niechętnie chcą to uczynić, raz ze względu na częste zmiany warunków importowych, po drugie z uwagi na małe kontyngenty przywozowe, jakie otrzymują, po trzecie nie chcą ponosić wydatków na torowanie dróg dla nowych firm importowych.

Uważamy, że w interesie naszego bilansu płatniczego leży, uregulowanie poruszonego przez nas zagadnienia, t. j. ustabilizowanie naszej polityki handlowo - kontyngentowej i stworzenie dla poważnych firm importowych takich warunków pracy, które pozwoliłyby im na nawiązanie bezpośrednich stosunków importowych na dłuższy okres czasu.

KRONIKA

UŁATWIENIA W REGULOWANIU NALEŻNOŚCI CELNYCH W URZĘDZIE CELNYM W GDYNI.

Celem zapewnienia przedsiębiorstwom w Gdyni dogodnego sposobu regulowania należności celnych, Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 9 lutego 1937 r. L. D. IV. 626/1/37 zezwoliło na uiszczanie należności celnych i innych, pobieranych w związku z odprawą celną towarów, w Urzędzie Celnym w Gdyni, czekami kasowymi (gotówkowymi) wystawionymi przez banki gdyńskie na miejscowy oddział Banku Polskiego oraz indosowymi in blanco przez firmy regulujące należności czekami. Czeki winny być indosowane przez te firmy, które załatwiały formalności celne przy odprawie towarów, za które regulują należności czekami. Muszą być one wystawione w walucie polskiej. Suma czeku nie może być wyższa od kwoty należności celnych i innych, na których pokrycie ma służyć czek. Gdy suma czeku jest mniejsza od kwoty tych należności, stronie przysługuje prawo uiszczenia różnicy gotówką, ewentualnie pokrycia z konta zaliczeniowego.

Do wystawiania czeków kasowych, którymi mogą być regulowane należności celne i inne, uprawnione są następujące banki gdyńskie:

1) Powszechny Bank Związkowy w Polsce S. A. Oddział w Gdyni
2) Bank Zachodni, S. A. — Oddział w Gdyni
3) Bank Cukrownictwa S. A. — Oddział w Gdyni
4) Dom Bankowy Dr Józef Kugel i Ska w Gdyni
5) Bank Gospodarstwa Krajowego — Oddział w Gdyni
6) Państwowy Bank Rolny — Oddział w Gdyni
7) Bank Francusko - Polski. S. A. — Oddział w Gdyni
8) Bank Handlowy w Warszawie S. A. — Oddział w Gdyni.

Okólnik przewiduje wysokość kontyngentów dziennych, w ramach których mogą być przez Urząd Celny przyjmowane czeki na poczet należności celnych wyżej wymienionych banków z wyjątkiem Oddziału Banku Gospodarstwa Krajowego i Oddziału Państwowego Banku Rolnego, które mogą wystawiać czeki bez ograniczenia. Poza tym omawia okólnik także technikę postępowania z przyjmowaniem czeków przez Urząd Celny.

SPRAWA CŁA KONWENCYJNEGO NA WINA SZAMPAŃSKIE I WÓDKI Z WINOGRON.

Ministerstwo Skarbu wyjaśniło okólnikiem z dnia 11 lutego br. L. D. IV. 3303/3/37, że na wina szampańskie poz. 282. p. 1. t. c., winna być stosowana aż do czasu wprowadzenia w życie stawki konwencyjnej, przewidzianej w części II Prot. dodatkowego do prowizorycznego układu handlowego polsko — francuskiego z dnia 18 lipca 1936 roku, stawka konwencyjna w wysokości 300 zl od 100 kg, ustanowiona dla win musujących w konwencji handlowej między Polską a Rumunią z dn. 23 VI 1930 roku.

O ile chodzi o wódki z winogron, Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 13 II br.

L. D. IV. 1786/3/37 wyjaśniło, że stawki konwencyjne w wysokości 400 zł i 333 zł od 100 kilogramów, przewidziane w konwencji handlowej polsko - rumuńskiej mogą być w ramach klauzuli największego uprzywilejowania stosowane do takiej samej wódki, pochodzącej z innych państw traktatowych.

OBRÓT TOWAROWY POLSKO - RUMUŃSKI.

Zwracamy uwagę importerom owoców rumuńskich na nowe przepisy dotyczące wymiany towarowej Polski z Rumunią. Mianowicie w Dzienniku Urzędowym Min. Skarbu nr 3/37 ukazało się pod poz. 139 obwieszczenie Ministra Skarbu z dnia 16 lutego 1937 r. w sprawie kontroli specjalnej obrotu towarowego polsko - rumuńskiego. Obwieszczenie to weszło w życie z dniem 25 lutego br. W tym samym Dzienniku pod poz. 140 ukazała się równocześnie instrukcja wykonawcza Ministerstwa Skarbu z dnia 16 lutego br. L. D. IV 3747/3/37, regulująca tok postępowania technicznej strony w powyższej kwestii.

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (26 II. 37 R.)

Sytuacja w handlu towarami kolonialnymi jest bez zmiany w stosunku do poprzedniego miesiąca. Wprawdzie w pierwszej połowie lutego zapotrzebowanie na towary spożywcze było bardziej ożywione, jednak już w drugiej połowie miesiąca panuje w branży kolonialnej zupełny spokój. Przewiduje się nawet, że sezon świąteczny wielkanocny nie dopisze tak samo jak sezon gwiazdkowy. — Przewidywanie to opierają importerzy na tym, że dotychczas nie odczuwa się żadnego zapotrzebowania na towary świąteczne. — Być może, że zapotrzebowanie na te artykuły nastąpi raptownie w pierwszych dniach marca, w co jednak należy bardzo wątpić.

Kawa surowa:

W kawach niebieskich — sytuacja bardzo spokojna — zapotrzebowanie słabe. Na rynku jest nadmiar kaw niebieskich. Kawy brazylijskiej na ogół brak. Zapotrzebowanie duże. Pozwolenia przywozu nie zostały jeszcze wydane na kawę z ostatnich dwóch transportów, tj. kawa, która nadeszła ss. „Pułaskim" w grudniu ub. r. i ss. „Kościuszko" w dniu 11 bm. wskutek niezałatwienia formalności kompensacyjnych — transakcyj wiązanych — nie może wejść do wolnego obrotu. Pomimo ogólnego braku kawy brazylijskiej oraz wysokich kosztów własnych, które wskutek transakcyj wiązanych wynoszą po ocleniu 4,08 — 4,10 zł na kg, ceny utrzymują się na poziomie poprzednim. Np. na kawę Victoria lub Rio 7 wynosi 4,25 — 4,30 zł za 1 kg.

W myśl ostatniej uchwały konferencji eksporterów krajów produkcji kaw niebieskich, ceny sprzedaży kaw niebieskich mają być dostosowane do zwyżki cen kawy brazylijskiej, a to dlatego, że różnica ceny, jaka zachodzi pomiędzy ceną kawy brazylijskiej a cenami kaw niebieskich nie stoi w żadnym stosunku do jakości kaw ostatnich. Np. koszt zakupu 1 kg kawy brazylijskiej wynosi 1,10 zł, a kawy Guatemala 1,30 zł.

Na rynkach zagranicznych ceny kawy afrykańskiej zwyżkowały wskutek wyczerpania zapasów. Są one wyższe od cen na Guatemalę.

Herbata:

Popyt na herbatę nieco większy niż w poprzednim okresie sprawozdawczym. Importerzy uważają jednak obecne zapotrzebowanie rynku jako zapotrzebowanie normalne. Ceny kształtują się następująco: Ceylon 14,50 — 15,50 zł za 1 kg, Sumatra 14,10 — 14,50 zł za kg herbaty z Indii Brytyjskich 13,60 — 14,15 zł za kg, wszystko zależnie od gatunku towaru.

Korzenie:

W handlu pieprzem sytuacja bardzo spokojna. Dowozy pieprzu są znacznie większe od możliwości konsumpcyjnych. Inne korzenie jak cynamon i piment — poszukiwane. Na ogół odczuwa się brak tych artykułów. — Ceny wahają się: Pieprz czarny 4,75 — 4,85 zł za kg, cynamon 7,30 — 7,50 zł za kg, ziele angielskie (piment) 7,40 — 7,50 zł za kg.

Owoce suszone:

Na śliwki popyt ożywiony, a to z uwagi na zwiększoną konsumpcję ze względu na okres postny. Ceny śliwek kalifornijskich wahają się od 1,45 — 1,55 zł za kg, zależnie od gatunku śliwek. Zapasy śliwek amerykańskich są na wyczerpaniu. Nowe transporty nadejdą dopiero pod koniec marca br. W innych owocach suszonych południowych panuje nadal zastój.

Ziarno i masło kakaowe:

Na rynkach zagranicznych tendencja w ziarnie kakaowym zniżkowa. Londyn notuje np. ziarno Accra po 46/6 — 47 sh. za 50 kg, Bahia po 64 sh, a Guyaaquil Arriba Summer 75 — 85 sh za cwt.

Na rynku krajowym tendencja również zniżkowa. Np. górna granica ceny na ziarno Accra wynosi obecnie zł 2,60 za 1 kg towaru oclonego podczas, gdy w poprzednim okresie wynosiła jeszcze 2,80 zł za kg.

Wskutek spadku ceny na ziarno, fabrykanci przy nabywaniu masła kakaowego zajęli stanowisko wyczekujące, wobec czego ruch w tym artykule jest spokojny. Ceny wahają się za 1 kg 4,40 — 4,65 zł.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 12 do 23 lutego br. włącznie wystawiły przedsiębiorstwa aukcyjne razem do przetargu 25.984 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 9.184 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 70 skrzyń grape-fruitów palestyńskich, 6.642 skrzyń cytryn włoskich, 689 skrz. mandarynek hiszpańskich, 200 worków koryntek greckich i 20 worków migdałów włoskich. Z powyższych ilości sprzedano 18.330 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 6.317 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 70 skrzyń grape-fruitów palestyńskich. 70 skrzyń cytryn włoskich, 120 worków koryntek i 15 worków migdałów. Mandarynki hiszpańskie wycofano. Tendencja na cytryny mocniejsza, na pomarańcze zarówno hiszpańskie jak i palestyńskie — słabsza.

Szczegółowy przebieg przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe sp. z o. o.

urządziły w powyższym okresie 5 przetargów i to: w dniu 13, 16, dwie w 18 i 23 bm.

W dniu 13 bm. wystawiły do przetargu 13.172 skrzynie pomarańcz hiszpańskich ze statku „Ester“ marki blood, 3.000 skrzyń pomarańcz palestyńskich marki „Pardess“ ze statku „Vikingland“ oraz 1.068 skrzyń cytryn włoskich marki „Salvatore Guttadauro“ ze statku „Sicilia“.

Z powyższych ilości sprzedano: 7.176 skrzyń pomarańcz hiszpańskich gatunku blood po cenie 0,91 — 0,98 złotych za kg (przeciętnie 43,10 zł za 1 skrzynię). Pomarańcz palestyńskich wycofano 50 skrzyń, pozostałą ilość sprzedano w cenie 1,17—1,21 zł za kg (przeciętnie 40,— zł za skrzynię). Sprzedano wszystkie cytryny włoskie, osiągając cenę 33—37,50 zł za skrzynię.

Na drugim przetargu w dniu 16 bm. wystawiono 3.669 skrzyń a 44—49 kg netto pomarańcz hiszpańskich marki blood ze statku „Ester“ i 163 skrzynie a 89—104 kg pomarańcz hiszpańskich tej samej marki. Sprzedano 3.339 skrzyń a 44—49 kg pomarańcz hiszpańskich w cenie 0,85—0,95 złotych za kg. Z wystawionych 163 skrzyń a 89—104 kg pomarańcz hiszpańskich wycofano 90, resztę sprzedano po 0,83 zł za 1 kg.

Na trzecim z kolei przetargu wystawiono 3.333 skrzyń cytryn włoskich, 1.250 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 302 skrzynie pomarańcz hiszpańskich. Cytryn włoskich sprzedano 2.033 skrzyń a 37—39 zł. Zainteresowanie tym artykułem w ostatnich czasach wzrosło i wskutek tego ceny zwyżkowały i utrzymuje się w dalszym ciągu tendencja zwyżkowa. Sprzedano 950 skrz. pomarańcz palestyńskich a 1.18—1,21 zł. Pomarańcze palestyńskie również cieszyły się zainteresowaniem i ceny utrzymują się na wyższym poziomie. Słabe zainteresowanie znajdują pomarańcze hiszpańskie — sprzedano całą partię po 0,70—0,72 zł za 1 kg.

Dnia 18 lutego br. odbyła się w godzinach popołudniowych jeszcze jedna aukcja, na której wystawiono pomarańcze hiszpańskie w ilości 1.228 skrzyń. Wystawiony towar w całości sprzedano. Za 1 kg płacono 0.74—0,81 złotych.

Piąta z kolei aukcja odbyła się dnia 23 lutego br. Do przetargu wystawiono 3.000 skrzyń pomarańcz palestyńskich „Pardess“ ze statku „Lechistan“, z których sprzedano 500 skrzyń po 1,13 zł za kg. Jako następną partię wystawiono pomarańcze hiszpańskie w ilości 2.932 skrzyń. Z tego wycofano 1.237 skrzyń, resztę sprzedano w cenie 0,85—0,88 zł za 1 kg. Poza tym wystawiły Aukcje 332 skrzynie pomarańcz hiszpańskich ze statku „Skjöld“, które sprzedały po 70—71 gr za 1 kg oraz 176 skrzyń ze statku „Sleipner“ po 0,70 gr za kg. Dalsze partie 377 wiązanek mandarynek hiszpańskich ze statku „Sleipner“ i 312 ze s/s „Argossa“ wycofano z powodu braku nabywców.

Z wystawionych 200 worków koryntek greckich sprzedano 120 worków po 1.20—1.22 zł za kg. Ostatnim artykułem, wystawionym w tym dniu na aukcji były migdały włoskie w ilości 20 worków — sprzedano 15 worków w cenie 7 zł za kg.

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

urządziły dnia 12 lutego br. przetarg, wystawiając 488 skrzyń pomarańcz hiszpańskich blood ze s/s „Katowice“. Towar został sprzedany w całości po 1.05—1,10 zł za kg.

Następna aukcja odbyła się dnia 15 lutego br. przy udziale 26 kupców. Na aukcji wystawiono 1.600 skrzyń pomarańcz hiszpańskich blood-oval ze s/s „Katowice“. Całą partię towaru sprzedano po 92 i 93 gr za kg.

Na przetargu dnia 18 II br. wystawił aukcjonator 688 skrzyń pomarańcz hiszpańskich marki blood-oval ze s/s „Katowice“ i sprzedał wszystko po 85—87 gr za 1 kg.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

urządziły dnia 13 lutego br. aukcję, wystawiając 2.248 skrzyń pomarańcz hiszpańskich ze s/s „Katowice“ i wszystko sprzedały po 88—95 gr za 1 kg. Jako dalszą partię wystawiły 1.200 skrzyń pomarańcz palestyńskich marki „Pardess“ i 97 skrzyń „Hercules“. Całą partię sprzedano: „Pardess“ po 1.13—1.17 zł, „Hercules“ po 1.14 zł za 1 kg.

Wystawione 70 skrzyń grape-fruitów palestyńskich sprzedano po 31—34 zł za skrzynię.

Na aukcji dnia 18 lutego br. wystawiono 600 skrzyń pomarańcz palestyńskich marki „Pardess“ i 37 skrzyń „Hercules“. „Pardess'y“ wszystkie sprzedano po 1.13—1.18 zł za kg, a 20 skrzyń „Hercules“ po 1,13 zł. Dalszą partię 193 skrzyń pomarańcz hiszpańskich

sprzedano w całości po 84—92 gr za kg. Cytryn włoskich wystawiono 1.041 skrzyń — 505 skrzyń ze s/s „Nereide“ i 536 skrzyń ze s/s „Sicilia“. Całą partię sprzedano po cenie 37—39 zł za skrzynię.

Zainteresowanie na ogół słabe. Udział w przetargu wzięło 30 kupców.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 13 lutego br. nadszedł do Gdyni s/s „Algeria“ z ładunkiem 13.000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich.

s/s „Lechistan“ nadszedł dnia 20 lutego br. z transportem 23.045 skrzyń pomarańcz i grapefruits palestyńskich oraz 17.750 kg rodzynek i koryntek greckich.

Dnia 22 lutego zawinął do portu s/s „Stella“ i wyładował ca 1.100 ton pomarańcz hiszpańskich.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 28 lutego spodziewany jest s/s „Valencia“, którym ma nadejść ca 7.000 skrzyń cytryn włoskich.

s/s „Randi“ nadejdzie do Gdyni dnia 1 marca br. z ładunkiem ca 800 ton pomarańcz i cytryn włoskich.

BROSZURKA O KAKAO.

Nakładem firmy „S p o ł e m“ Związku Spółdz. Spoż. R. P. w Warszawie wydana została broszurka nr 8 pt. „Kakao“, opracowana przez p. Jana Czaińskiego. Autor w broszurce tej zawierającej 18 stron druku omówił zwięźle kwestię pochodzenia kakao, jego uprawy i zbiorów, przeróbkę i handel tym artykułem. Wobec tego, że broszurka zawiera dość cenny materiał, z treścią jej winien zapoznać się każdy kupiec prowadzący ziarno i masło kakaowe.

Kronika zagraniczna

ZWYŻKI CENY NA KAWY W ROKU 1936 W CENTACH DOLAROWYCH ZA PÓŁ KILOGRAMA.

	Styczeń 8 36	Lipiec 15 36	Styczeń 6 37
BRAZYLIA:			
Santos 4 Spot	8.05—45	9¼— 9½	11¼
Rio 7 Spot	6 3/8	7½	8 7/8
JAVA ROBUSTA:			
Washed spot	7¼— 7½	7¾	8¼— 8½
MARACAIBO:			
Cucuta Washed	10½	11¼—11½	11½—11¾
LA GUAYRA:			
Puerto Cabello washed	10	10	11—11½
COLOMBIA:			
Medellin Excelso	11 5/8	11 1/8	13
CENTRAL AMERICA:			
Guatemala	9½	10	11½
San Salvador	10	10¼	12
MEXICO:			
Coatapec	11¼	11½	12¾—13
HAITI:			
Hand picked	8 5/8— 9	8½	9¾
JAMAICA:			
Good ordinary	7¾	7½	9

ŚWIATOWY ZBIÓR KAWY.

na sezon 1936/37 wynosić będzie podług oszacowania jednej z najpoważniejszych firm branżowych Nowego Yorku około 33.979.700 worków, składających się: 21.508,200 worków z Brazylii, 11.910.000 szlachetnej (milds) i 561.500 worków z Francuskich Kolonii.

Zbiory w poszczególnych krajach szacowane są w sposób następujący:

Brazylia:	
Sao Paulo	13.297.600
Minas Geraes	4.596.400
Victoria	1.751.100
Colombia	3.350.000
Venezeula	1.050.000
Ameryka Środkowa:	
Costa Rica	425.000
Guatemala	825.000
Haiti	375.000
Mexico	500.000
Nicaragua	240.000
Salvador	950.000
Afryka:	
Brytyjska	330.000
Francuska	135.000
Madagaskar	330.000
Abisynia	340.000
Indie Holenderskie	1.825.000

Reszta zaś pochodzi z mniejszych państw. jak Hawaii, Equador, Cuba, etc.

Włochy:

W związku z powodzią, jaka nawiedziła Stany Zjednoczone i zniszczeniem plantacyj owocowych, rynkiem włoskim zainteresowano się jeszcze silniej.

Wskutek tego ceny cytryn znowu poważnie zwyżkowały. Według ostatnich doniesień przewidywana jest jeszcze dalsza zwyżka cen. Jak już w poprzednich numerach podawaliśmy, złożyło się na to wiele czynników — bardzo małe zbiory, które stanowią zaledwie ⅓ zbiorów lat ubiegłych. Następnie nieprzewidziane a sprzyjające warunki, jak wojna domowa w Hiszpanii i ostatnio powódź w Stanach Zjednoczonych. To razem wpłynęło na wzrost zainteresowania i wysokie ceny. Przyczyny stałej zwyżki cen nie należy się dopatrywać w spekulacji eksporterów włoskich, lecz raczej w dużym zapotrzebowaniu cytryn i brakiem odpowiednich ilości na rynku.

Pomarańcze nieznacznie zwyżkowały, natomiast mandarynki nie znajdują zupełnie

zainteresowania i prawdopodobnie ceny nie utrzymają się na dotychczasowym poziomie.

Zainteresowanie owocem suszonym zmalało i tym samym ceny zniżkowały.

Cena migdałów słodkich w workach, przebieranych, bez łupin waha się od 1.200 do 1.350 lirów za 100 kg. Migdały słodkie w łupinach w workach a 50 kg — 710—800 lirów. Orzechy włoskie w łupinach w workach a 50 kg — 380 lirów za 100 kg. Pistacje sycylijskie bez łupin 3.200 lirów za 100 kg (w skrzyniach po 25 i 50 kg). Sycylijskie pistacje w łupinach 1.800—1.900 lirów (w skrzyniach po 25 i 50 kg).

Palestyna:

Najpoważniejszym czynnikiem życia gospodarczego Palestyny jest eksport pomarańcz i grape-fruitów. W zrozumieniu tego czynnika Palestyna zwiększała z roku na rok obszar plantacyj i podczas gdy w roku 1919 obszar ten obejmował 3.000 ha, to w roku 1936 obejmuje już dziesięciokrotnie większy obszar 30.000 ha. W ostatnim pięcioleciu wzrósł eksport owoców palestyńskich z 2.500.000 skrzyń na 7.500.000 skrzyń.

W roku 1935 wartość eksportowanych pomarańcz i grape-fruitów wyniosła 3.500.000 Ł, co stanowi 84% ogólnego eksportu palestyńskiego, a w roku 1936 — 4.200.000. Odbiorcą około 70% eksportowanych pomarańcz i grapefruitów jest Anglia. 84% eksportowanych owoców przypada na pomarańcze, 15% na grape-fruity i około 1% na cytryny.

Wśród światowych dostawców pomarańcz Palestyna zajmuje czwarte miejsce:

1) Stany Zjednoczone — 1.783.000 ton
2) Hiszpania — 840.000 ton
3) Brazylia — 469.000 ton
4) Palestyna — 266.000 ton

Hiszpania:

Do końca stycznia w bieżącym sezonie eksportowała Hiszpania do portów angielskich 1.812.808 skrzyń pomarańcz, a w roku 1934/35 w tym samym okresie 1.599.179 skrzyń. W bieżącym sezonie do Niemiec nie eksportowała Hiszpania pomarańcz, natomiast w ubiegłym 1.648.341 skrzyń. Do pozostałych portów europejskich wysłano razem 3.001.894 skrzyń — w ubiegłym sezonie 4.669.881.

Poniżej podajemy zestawienie importu pomarańcz hiszpańskich do końca stycznia (w 3 ostatnich sezonach), przez poszczególne kraje:

	1934/5	1935/6	1936/7
Anglia	2.388.841	1.599.179	1.812.808
Niemcy	2.468.025	1.648.341	—
Holandia	476.408	421.671	306.501
Dania	102.345	89.430	118.579
Norwegia	98.919	89.554	93.978
Szwecja	132.950	172.196	141.202
Belgia	484.341	456.040	213.772
Francja	94.400	9.199	144.265
Polska	160.500	132.183	131.116
Jugosławia	66.248	39.509	37.363
Finlandia	4.000	6.500	23.100
Islandia	1.719	6.079	—
razem	6.478.696	4.669.881	3.001.894

Do końca stycznia eksport wagonami wyniósł 1.229.000 skrzyń — w ubiegłym sezonie 2.462.000 skrzyń.

Kalifornia:

Ponieważ powódź zniszczyła w dużej części plantacje owoców — zbiory będą mniejsze i w związku z tym podajemy nowe oszacowania zbiorów.

Zbiory pomarańcz kalifornijskich obliczane pierwotnie na 15.184.000 skrzyń oblicza się obecnie na 9.111.000 skrzyń, czyli około 40% zniszczyła powódź.

Późniejsze zbiory pomarańcz „Valencia" są w 35% zniszczone i obecnie szacuje się je na 15.000.000 skrzyń, podczas gdy w grudniu ub. r. obliczono 22.500.000 skrzyń.

Zbiory kalifornijskich grape-fruit's były obliczane najpierw na 2.343.000 skrzyń obecnie prawie na połowę tj. ca 1.171.500 skrzyń. Jeśli chodzi o grape-fruit's, to szkoda nie jest tak dotkliwą ze względu na bardzo obfite zbiory na Florydzie.

Zbiory cytryn zniszczone zostały w 40%. Z pierwotnie obliczanych 8.316.000 skrzyń pozostało ca 5.000.000 skrzyń.

TREŚĆ:

Sprostowanie z numeru 4.

W podtytule artykułu „Wytyczna pracy na morzu" w słowie „wyjątki" wypadła w druku litera „t" i w słowie „lutego" wypadła w druku litera „l". w 16 wierszu od dołu — szpalta lewa — zamiast słowa „pobieżną" powinno być „logiczną".

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 15 marca 1937 r. | NR 5

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Warunki rozwoju przemysłu portowego

Zbędnym byłoby na tym miejscu w ośrodku zainteresowań morskich szersze omawianie znaczenia portu w życiu gospodarczym Polski. Port Gdynia powstał wysiłkiem całego społeczeństwa polskiego, a motorem do jego rozbudowy był instynkt gospodarczy i polityczny szerokich warstw społeczeństwa, nakazujący dążenie do uniezależnienia dróg handlu morskiego i stosunków gospodarczych międzynarodowych od wpływów obcych. Idea stworzenia portu polskiego powstała w rozgwarze wojny polsko - sowieckiej i w latach następnych znalazła entuzjastyczny oddźwięk w szerokich warstwach społeczeństwa, co umożliwiło Rządowi zrealizowanie w szybkim czasie na szerszą skalę i z głębszą myślą gospodarczą zakrojonego projektu.

Port polski jest więc faktem dokonanym. Rola jego w życiu gospodarczym nie jest i nie może być przez nikogo negowana. — Faktem jest, że ca 77 proc. ilościowego i 65 proc. wartościowego obrotu towarowego zewnętrznego odbywa się drogą morską przez Gdynię i Gdańsk z pewną przewagą Gdyni. Pomimo to dzisiejszy stan rzeczy nie odpowiada jeszcze gospodarczym potrzebom kraju. Port polski, niestety dotąd jest tylko miejscem przeładunku towarów importowanych i eksportowanych nie zdołał jednakże ugruntować się w roli potężnego czynnika gospodarczego, jak to ma miejsce w innych krajach, posiadających porty morskie. Nie mamy bowiem w Gdyni dotąd ześrodkowanego handlu, któryby dawał inicjatywę w handlu morskim i miał wpływ na kierunek importu i eksportu.

Drugim ważnym czynnikiem każdego portu jest istnienie i rozwój przemysłu portowego. Zagadnienie to w Polsce ma już swoją historię. W okresie rozbudowy portu głoszone było zarówno przez czynniki rządowe jako też szersze warstwy społeczeństwa hasło uprzemysłowienia portu. W myśl tych haseł opracowywane projekty rozbudowy portu przewidywały specjalne tereny, przeznaczone na ulokowanie przedsiębiorstw przemysłowych, niezbędnych do należytego funkcjonowania portu i spełniania jego roli gospodarczej. Zarówno w sferach rządowych jak i samorządowych zagadnienie to omawiane było szczegółowo, a nawet opracowane zostały już w swoim czasie wytyczne, jakie i w jakich rozmiarach przedsiębiorstwa przemysłowe powinny na terenie Gdyni powstać. Niestety, dwukrotna inflancja i światowy kryzys zatarły wyraźne hasła uprzemysłowienia Gdyni i nie tylko osłabiły pierwotny entuzjazm czynników rządowych i gospodarczych, lecz nawet pod wpływem partykularnych interesów poszczególnych gałęzi przemysłowych powodowały hamowanie inicjatywy prywatnej, zmierzającej do tworzenia i rozbudowy samoistnych placówek przemysłowych na terenie Gdyni.

Tymczasem jednostronny dotychczasowy rozwój Gdyni wymaga niezbędnego uzupełnienia na odcinku przemysłowym. Port nasz ma teoretycznie wszelkie warunki po temu, aby w niedługim czasie powstał cały szereg przemysłów związanych z pracą portu, nie mówiąc już o konieczności powstania średniego i drobnego przemysłu związanego

z życiem przeszło 100 tysięcznego miasta portowego.

I. Następujące przemysły są związane z bieżącymi potrzebami portu:

1) przemysł metalurgiczny — budowa i naprawa okrętów (stocznie)
2) z czasem przemysł hutniczy
3) przemysł budowlany i związany z nim przemysł ceramiczny
4) przemysły wytwarzające materiały wzgl. środki do opakowania — skrzynki, beczki i galanterię opakunkową drzewną, opakowania tekturowe i papier pakowy, drut, gwoździe, taśmy z blachy, puszki i bańki blaszane, beczki
5) przemysł rybacki — fabryki konserw rybnych, wędzarnie, suszarnie
6) wytwórnie materiałów pomocniczych i sprzętu rybackiego, warsztaty reparacyjne, ślusarnie, odlewnie itp.

II. Przemysły oparte na eksporcie:

1) elewatory zbożowe, chłodnie, zakłady konserwacji towarów
2) młyny — eksport mąki i otrąb
3) przemysł spożywczy — rzeźnie eksportowe, fabryki przetworów i konserw mięsnych
4) przemysł chemiczny — farby, lakiery, środki konserwujące i inne.

III. Przemysł oparty na importowanych surowcach:

1) przemysły przetwarzające surowce zamorskie:
   a) garbarski, b) tłuszczowy, c) tytoniowy, d) chemiczny — nawozy sztuczne i inne produkty chemiczne;
2) przetwórcze przemysłowo-handlowe:
   a) suszarnie, b) sortownie, c) mieszanie i pakowanie towarów itp.

Możliwości rozwoju wyżej wymienionych gałęzi przemysłowych są powszechnie znane.

Dlaczegoż jednakże w tak niskim stopniu przejawia się inicjatywa prywatna na tym odcinku?

Składa się na to cały szereg przyczyn. Poza powszechnym osłabieniem inicjatywy prywatnej w ostatnich latach, istnieją przeszkody natury zasadniczej. Przede wszystkim stosunek czynników rządowych. Niestety, nie widzimy w ostatnich latach konsekwentnych poczynań władz w tym kierunku. Przeciwnie, cały szereg zarządzeń w dziedzinie taryf kolejowych, polityki eksportowej, a głównie zaś dystrybucji importowanego w ograniczonych rozmiarach surowca, półproduktów i gotowych towarów, pomija najżywotniejsze interesy portu i miasta Gdyni. Stosunek czynnika rządowego obu portów polskich nie jest jednolity. Wolne Miasto Gdańsk i port gdański jest pod każdym względem w stosunku do Gdyni uprzywilejowany. Władze W. M. Gdańska, a nawet i portu gdańskiego, stwarzają we własnym zakresie warunki dla rozbudowy i rozwoju przemysłu i handlu portowego, stosując cały szereg ulg i przywilejów, z których nie korzysta Gdynia. Przytaczam ten fakt świadomie, ażeby podkreślić, że ideałem dla Gdyni byłoby, gdyby mogła uzyskać te same warunki życia portu i miasta, z jakich korzysta W. M. Gdańsk. Tymczasem Gdynia związana ściśle z zapleczem, nie korzystając ze specjalnych ulg, w obecnych warunkach nie ma widoków rozbudowy przemysłu na skalę jej potrzeb nietylko portowych, lecz nawet miejskich.

1. Ustawa o rozbudowie i rozwoju miasta i portu Gdyni z dnia 1 VI 1927 r. i nowele do tej ustawy z roku 1935 i 1936, które przewidywały stosowanie ulg podatkowych, nie jest należycie wykonywana ze względu na swoistą jej interpretację:

   przedsiębiorstwa przemysłowe osiadłe w Gdyni z własnych doświadczeń wiedzą, na jakie trudności napotyka uzyskanie ustawowo przewidzianych ulg podatkowych.
2. Przy regulacji taryf kolejowych w wielu wypadkach zniesione zostały dawne ulgi stosowane dla towarów wysyłanych z Gdyni, przez co zdolność konkurencyjna przemysłu gdyńskiego w stosunku do przemysłu położonego w kraju znacznie się pogorszyła.
3. Towary i półprodukty sprowadzane do Gdyni z wewnątrz kraju nie korzystają dotąd z żadnych ulg za wyjątkiem znikomej ilości artykułów, dla których stosowane są ulgi kolejowe.
4. Podział surowców przemysłowych odbywa się z wyraźnym pokrzywdzeniem Gdyni, gdy tymczasem Gdańsk ma w drodze umowy kontyngentowej polsko-gdańskiej zagwarantowane kontyngenty przywozowe zarówno na surowce jak i na gotowe produkty w ilościach z reguły 3-krotnie wyższych, aniżeli stanowi własne zapotrzebowanie Gdańska.

Wynikiem tego stanu rzeczy jest fakt, że jeżeli chodzi o produkty wytwarzane z surowca importowanego wzgl. o towary gotowe importowane, to Gdynia jest zaopatrywana przeważnie przez przemysł wzgl. handel gdański. Ze względu na specjalną sytuację polityczno - gospodarcza Gdańska dostarczane na teren W. M. Gdańska przez przemysł polski pracujący w kraju towary korzystają ze specjalnych ulg handlowych i podatkowych. W wielu wypadkach towary te traktowane są analogicznie jak towary przeznaczone na eksport. Nic więc dziwnego, że większość artykułów przemysłowych przybywa do Gdyni via Gdańsk. Bezpośrednie dostawy z wewnątrz kraju do Gdyni kalkulują się znacznie drożej.

Okoliczności te stoją na przeszkodzie powstawaniu w porcie lub mieście Gdyni prze-

mysłu, gdyż z uwagi na obciążenia taryfowe, podatkowe i bezpośrednią a dotkliwą konkurencję Gdańska byłby on nierentowny.

Stan ten wymaga niezwłocznej naprawy. Rząd przy rozważaniu na najbliższą przyszłość planu gospodarczego uznał za konieczne zastosowanie szeregu ulg dla Kresów Wschodnich, celem podniesienia stanu gospodarczego tych ziem i umożliwienia częściowego wyrównania poziomu z ziemiami zachodnimi; przy opracowywaniu planu inwestycyjnego na najbliższe 4 lata Rząd przewiduje cały szereg zarządzeń i ulg podatkowych, taryfowych i kredytowych, celem stworzenia nowego, na szerokiej płaszczyźnie opartego ośrodka gospodarczego, wzgl. przemysłowego. W enuncjacjach swoich w związku z tymi rozważaniami i projektami Rząd dąży do podniecenia inicjatywy prywatnej, powołując się na entuzjazm szerszych warstw społeczeństwa, który towarzyszył realizacji planu rozbudowy Gdyni.

Byłoby błędem nie do darowania, gdyby przy ustalaniu nowych projektów i planów gospodarczych pominięto Gdynię, gdyż — jak powszechnie jest znanym — Gdynia spełnia dotychczas swoją rolę tylko jako ośrodek przeładunkowy w handlu morskim, jednakże daleka jest jeszcze do spełnienia swojej roli gospodarczej, do jakiej została stworzona. — Dlatego też sfery gospodarcze związane z morzem i szersze sfery społeczeństwa, które mają pełne zrozumienie dla zadań i potrzeb morskich wielkiego państwa, nie powinny ustawać w dalszych wysiłkach i pracy nad uprzemysłowieniem jedynego ośrodka morskiego polskiego w praktycznym znaczeniu tego wyrazu, gdzie w uzgodnieniu z całym życiem gospodarczym zaplecza inicjatywa polska rządowa i prywatna nie napotyka na trudności natury polityczno-gospodarczej, jak to ma miejsce niestety dotychczas w Gdańsku.

Przemysłowa rozbudowa portu polskiego jest co najmniej tak ważnym problemem gospodarczym Polski jak uprzemysłowienie ziem wschodnich lub stworzenie ośrodka przemysłowego w Polsce. Bo jedno i drugie z ostatnich zagadnień może być tylko skutecznie, planowo i celowo wykonane, jeżeli realizacja będzie zharmonizowana z równoczesnym rozwojem gospodarczym, przemysłowym i handlowym portu polskiego.

Wychodząc z tych przesłanek gospodarcza racja stanu Polski nakazuje, ażeby Gdynia, która geo-gospodarczo stanowi równie kresy Rzeczypospolitej, z uwagi na doniosłość dostępu do morza i pełnego jego wykorzystania traktowana była nie gorzej od któregokolwiek z rejonów Rzeczypospolitej. Do tego dochodzi jeszcze moment konkurencji gospodarczej Gdańska.

Stąd wypływają pewne nakazy gospodarczo-polityczne, które można by było ująć w następujące tezy:

I. Zadania sfer gospodarczych:

Zarówno samorząd gospodarczy jako też i związki gospodarcze branżowe powinny wspólnie ustalić plan działania przez ponowne przedyskutowanie konieczności wzgl. możliwości tworzenia nowych ośrodków przemysłowych w Gdyni, ośrodków któreby, nienaruszając obecnej struktury poszczególnych gałęzi przemysłowych, spełniały zadania gospodarcze, stawiane portowi polskiemu w obrotach towarowych z zagranicą, a równocześnie, aby mogły stanowić podstawę dla zaspokojenia bieżących potrzeb gospodarczych portu, miasta portowego i najbliższego jego zaplecza. W tym celu przedstawiciele samorządu i sfer gospodarczych Gdyni powinny:

1. niezwłocznie porozumieć się ze wszystkimi poważniejszymi organizacjami branżowymi i ustalić wspólnie listę tych przemysłów, których powstanie dla życia portowego i życia gospodarczego zaplecza polskiego jest niezbędne;
2. porozumieć się z czynnikami rządowymi wzgl. samorządowymi, którym powierzona jest dystrybucja kontyngentów surowców, półproduktów i towarów zreglamentowanych, celem ustalenia pewnego klucza przydziału, odpowiadającego doraźnym i przyszłym potrzebom handlowym i przemysłowym Gdyni.

   Przy ustalaniu udziału Gdyni w obrocie towarów zreglamentowanych wskazówka powinna być analogia ze stosunkami gdańskimi. Brak należycie rozwiniętego przemysłu i handlu nie powinno stanowić przeszkody do ustalenia pewnych norm stałych. Istnienie tych norm będzie podnietą dla inicjatywy prywatnej do zainteresowania się nowymi inwestycjami w porcie i mieście Gdyni;
3. przeprowadzenie odpowiedniej propagandy zakrojonej na szerszą skalę, celem wykazania czynnikom rządowym, gospodarczym, jak i szerokim warstwom społeczeństwa konieczności wyrównania istniejących obecnie rażących dysproporcyj gospodarczych na terenie Gdyni i W. M. Gdańska.

II. Pod adresem czynników rządowych muszą być stale wysuwane następujące postulaty:

a) w dziedzinie podatku przemysłowego — upowszechnienie stosowania ulg w podatku przemysłowym przewidzianych ustawą do wszystkich przedsiębiorstw przemysłowo - handlowych osiadłych lub nowopowstających w porcie i mieście Gdyni, sądownie zarejestrowanych i prowadzących prawidłową księgowość;

b) w dziedzinie podatku dochodowego — wszelkie nowopowstające inwestycje lub

rozbudowa istniejących w działach przemysłu, znajdujących się na liście niezbędnych dla normalnego rozwoju portu, powinny korzystać z ulg w podatku dochodowym w ten sposób, aby nowopodejmowane inwestycje mogły być pokrywane w ciągu następnych 4, 5 lat z uzyskanego dochodu;

c) wszelkie ulgi, wynikające z istniejących już ustaw i rozporządzeń, dotyczących Gdyni, wykonywane być winny nie w drodze swobodnego uznania władz na skutek starań zainteresowanych. lecz z tytułu samego prawa. Wszelkie ulgi ustawowe dotąd przyznane i które będą przyznawane w przyszłości prywatnej inicjatywie gospodarczej w poszczególnych terenach Rzeczypospolitej, powinny mieć automatycznie również z tytułu prawa zastosowanie i do Gdyni;

d) w dziedzinie taryfowej —
Gdynia musi mieć pewne przywileje taryfowe zarówno w imporcie jak i w eksporcie, a równocześnie ulgi taryfowe dla wszelkich surowców, półfabrykatów, materiałów pomocniczych. a w niektórych wypadkach i gotowych towarów niezbędnych dla zaopatrzenia pracującego na terenie Gdyni przemysłu.

III.

Celem umożliwienia powstania większego przemysłu niezbędne jest pozyskanie nowych terenów związanych organicznie z portem. W tym celu konieczne jest niezwłoczne przystąpienie do rozbudowy projektowanego kanału przemysłowego i do wydzielenia poważnych terenów, przeznaczonych do rozbudowy przemysłu. Tereny te powinny być odsprzedawane przedsiębiorstwom na własność. wzgl. odstępowane w dzierżawę co najmniej na lat 30 z prawem zabudowy.

Od energii, celowości i konsekwencji działań czynników gospodarczych i samorządowych zależeć będzie, w jakim stopniu postulaty powyższe będą spełnione. Posunięcia polityki gospodarczej państwa w ostatnim roku. wywołane koniecznością tworzenia nowych podniet gospodarczych przez opracowanie programu inwestycyjnego i udzielenie ulg dla Kresów Wschodnich, pozornie czynią wrażenie jakoby sprawy gdyńskie odsunięte zostały na dalszy plan. Rzeczą więc czynników gospodarczych związanych z morzem i rozumiejących zadania morskie we właściwym ich znaczeniu jest podniecanie inicjatywy prywatnej do tworzenia nowych ośrodków życia gospodarczego portu, a równocześnie przedstawianie Rządowi konieczności dalszej jego opieki i pomocy nad tym najważniejszym bodajże odcinku gospodarczym państwa.

Powtórzę tutaj słowa wypowiedziane przez p. Ministra Romana w jego ostatniej mowie. które brzmią:

> „Musimy pamiętać, że kto, stojąc nad brzegiem mórz, nie czyni stałych wysiłków dla dotrzymania kroku z innymi narodami morskimi — ten kurczy swoje możliwości ekspansji, obniża swoją pozycję w hierarchii międzynarodowej, obniża swoją skalę bytu państwowego“.

Zdania powyższe, wypowiedziane z przekonaniem przez Ministra Przemysłu i Handlu. pozwalają czynnikom gospodarczym żywić nadzieję, że wszelkie logicznie i gospodarczo uzasadnione postulaty Gdyni znajdą w Rządzie należyte zrozumienie, a wszelka inicjatywa prywatna, zmierzająca do przemysłowej rozbudowy portu uzyska ze strony Rządu niezbędną pomoc i poparcie.

Inż. Jan Podraszko.

Brukselskie konwencje, dotyczące prawa morskiego

(Ciąg dalszy)

Konwencja z dnia 25 sierpnia 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentu.

II.

W uprzednim artykule*) omówiono genezę oraz ogólną tendencję konwencji o ujednostajnieniu zasad konosamentu. Tendencję tę można scharakteryzować jako dążenie do zreglamentowania w sposób *wiążący* odpowiedzialności przewoźnika morskiego za ładunek, czyli poddania tej odpowiedzialności bezwzględnie obowiązującemu reżimowi (régime obligatoire) w celu usunięcia zakorzenionego pod wpływem angielskiej praktyki zwyczaju uwalniania się przewoźnika za pomocą klauzul w konosamencie od wszelkiej odpowiedzialności za przewożony ładunek i do stworzenia w ten sposób wiążącego jednolitego systemu odpowiedzialności przewoźnika morskiego. Zawarcie konwencji zamyka długoletni okres walki sfer zainteresowanych i prawniczych, zmierzającej do oparcia problemu odpowiedzialności przewoźnika morskiego na zasadzie słuszności. Zadaniem niniejszego artykułu jest przedstawić w sposób syntetyczny zasadniczą treść konwencji.

*) Biuletyn Nr 32 z 1936 r. W ostatnim zdaniu artykułu zakradł się błąd drukarski. Zamiast „omówienie jej potrzeb“ powinno być „omówienie jej postanowień“.

1) Zakres działania i główne pojęcia konwencji (art. 1, 5, 6, 7, 10).

Reglamentacja przewozu ładunku na statku morskim, przewidziana w konwencji, dotyczy wyłącznie przewozu, na który wystawiono konosament (imienny, na zlecenie, na okaziciela) albo inny *podobny* dokument, uprawniający do żądania przewozu ładunku na statku morskim i dostarczenia go do portu przeznaczenia, czyli zbywalny papier wartościowy o charakterze papieru tradycyjnego, zastępującego sam ładunek, i to odnosi się tylko do przewozu od chwili ukończenia załadowania ładunku na statek aż do chwili ukończenia wyładowania ładunku ze statku. Jeżeli zaś wystawiono na przewóz ładunku czarterpartię i według postanowienia jej przewidziane jest wydanie konosamentu lub podobnego dokumentu, to przewóz odnośnego ładunku podlega postanowieniom konwencji od chwili wydania takiego dokumentu, czyli od chwili, gdy konosament względnie podobny dokument decyduje o stosunku pomiędzy przewoźnikiem i posiadaczem takiego dokumentu (art. 1, lit. b, e, art. 5 i 7).

Przewoźnikiem (carrier, transporteur) w rozumieniu konwencji jest osoba, która się podejmuje przewozu ładunku na statku morskim, t. j. albo armator będący właścicielem statku, albo armator nie będący właścicielem statku a eksploatujący statek na własny rachunek, albo też ten, kto od właściciela czarteruje statek celem zawierania dalszych umów przewozowych i dokonywania przewozu ładunków (art. 1, lit. a).

Konwencji podlegają wszystkie ładunki za wyjątkiem zwierząt żyjących i ładunku, który według umowy stron przewożony jest na górnym pokładzie statku (art. 1, lit. c). Ładunek górnego pokładu wyjęto spod działania konwencji dlatego, że ładunek taki narażony jest na wyjątkowe niebezpieczeństwa, szczególnie atmosferyczne, i nie może podlegać zwykłym normom, odnoszącym się do przewozu ładunku. Konwencja obejmuje przewóz zwykłego ładunku, przewożonego w normalnym obrocie komunikacyjnym (ordinary commercial shipments — ordinary course of trade). Jeżeli zaś chodzi o przewóz wyjątkowego ładunku i w wyjątkowy sposób, postanowienia konwencji o charakterze wiążącym nie mają zastosowania do danego przewozu i odnośna umowa, odbiegająca od tych postanowień, jest skuteczna, pod warunkiem jednak, że 1. umowa nie może się sprzeciwiać porządkowi publicznemu (public policy), 2. warunki umowy zostaną wpisane do pokwitowania (receipt), nie mającego charakteru papieru zbywalnego (a not negotiable document), a więc przewóz odbywa się bez spisania konosamentu lub podobnego dokumentu (art. 6).

W odniesieniu do krajowej żeglugi przybrzeżnej w protokóle końcowym konwencji — pod sugestią Anglii — umieszczono zastrzeżenie, że w takiej żegludze mogą być przewożone wszystkie towary bez konosamentu i z wyłączeniem reguł konwencji. Konwencja więc odnosi się w pierwszej linii do żeglugi międzynarodowej czyli pomiędzy portami krajowymi i zagranicznymi.

Pewne zastrzeżenie może wzbudzać to, że konwencja poddaje reglamentacji przewóz ładunku od chwili załadowania na statek do chwili wyładowania ze statku i nie uwzględnia początkowego okresu trwania umowy przewozowej przed załadowaniem, począwszy od przyjęcia ładunku, oraz końcowego okresu od wyładowania ładunku do chwili jego wydania do rąk odbiorcy. Chodzi tu o pominięcie krótkich okresów, gdy ładunek znajduje się w magazynie linii okrętowej lub innym magazynie przed załadowaniem na statek albo po wyładowaniu ze statku aż do ostatecznego odbioru. Będzie rzeczą ustawodawstw krajowych zdecydować, czy zasady konwencji należy rozciągnąć na powyższe okresy przewozu morskiego, czy też nie. Niewątpliwie cały przewóz morski we wszystkich swych faktycznych fazach powinien podlegać tym samym normom prawnym, gdyż przewóz ładunku we wszystkich fazach stanowi całość czynności przewozowej i nie może być regulowany w swych poszczególnych okresach różnymi normami prawnymi. Wymaga tego bezpieczeństwo obrotu. Da się to osiągnąć bez trudności przy wprowadzeniu zasad konwencji do ustawodawstwa krajowego przez objęcie tymi zasadami całego czasu trwania umowy przewozowej.

2) Zasady odpowiedzialności przewoźnika, przyjęte w konwencji.

Czytelnik konwencji nie może uniknąć ujemnego wrażenia, które wywołuje redakcja konwencji. Główna treść konwencji jest ujęta w pierwszych artykułach, które wyróżniają się długością i kazuistyką i tuż obok zasadniczych myśli zawierają mniej istotne postanowienia, przy czym poszczególne ustępy nie zawsze są myślowo należycie powiązane ze sobą. Ta wadliwość redakcji konwencji powstała stąd, że jej twórcy oparli się zupełnie na redakcji Reguł Haskich z 1921 r., które były pomyślane jako wzór konosamentu i były redagowane pod wpływem anglo - amerykańskiej kazuistycznej metody kodyfikacyjnej. Znaną nam jest redakcję Reguł Haskich, konwencja przyjęła w praktyce. Zawierają one mnóstwo klauzul nie skoordynowanych ze sobą i zredagowanych w formułach archaicznych. Przyjmując redakcję Reguł Haskich, konwencja przyjęła w pierwszych artykułach postać raczej konosamentu, a nie konwencji międzynarodowej, ujętej w pewną systematyczną całość pod względem treści i redakcji. Dla czytelnika konwencji nie łatwo jest w kazuistyce postanowień pierwszych artykułów od razu zorientować się i wydedukować z nich zasadnicze myśli konwencji.

Konwencja przywraca w odniesieniu do przewoźnika ogólną zasadę prawa, że osoba,

która winą własną lub winą osób, którymi się posługuje, spowodowała szkodę, odpowiada za wywołaną szkodę osobiście nieograniczenie. zasadę, która w praktyce przez dowolne zwalnianie się w konosamencie za pomocą odpowiednich klauzul od odpowiedzialności za ładunek, straciła w odniesieniu do przewoźnika wszelkie znaczenie. Powyższa zasada nie została w konwencji przeprowadzona stricte, gdyż twórcy jej chcieli — słusznie zresztą — ryzyko przewozu rozłożyć, o ile możności, równomiernie na przewoźnika i właściciela ładunku, i doznała w stosunku do przewoźnika pewnych ograniczeń. Konwencja bowiem z jednej strony nakłada na przewoźnika szereg zasadniczych obowiązków przy wykonywaniu przewozu ładunku, zabraniając mu zwalniania się od tych obowiązków w drodze klauzul pod rygorem bezskuteczności klauzul (art. 3 § 8), a z drugiej strony łagodzi jego odpowiedzialność, postanawiając w interesie jego i na niekorzyść uprawnionych do ładunku, że za szereg zjawisk i okoliczności powodujących szkodę w ładunku, i to nie tylko przypadkowych, on nie odpowiada.

3) Obowiązki, od których przewoźnik nie może się uwolnić.

Konwencja czyni różnicę pomiędzy obowiązkiem przewoźnika względem ładunku i względem samego statku. Jeżeli chodzi o statek, to przewoźnik obowiązany jest przed podjęciem podróży i przy jej rozpoczęciu (before and the beginning of the voyage) stosować należytą staranność (due diligence), aby statek uczynić zdatnym do podróży (seaworthy), wyposażyć go, zaprowiantować i obsadzić załogą, oraz przygotować pomieszczenia statku dla przyjęcia i przewiezienia ładunku. Jeżeli on przed rozpoczęciem podróży zastosował taką staranność, nie odpowiada za szkody i straty w ładunku, wynikłe z wadliwości statku. jego pomieszczeń oraz wyposażenia. W tym leży pewne ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika morskiego, przewidziane również w § 559 kod. handl. niem. Paragraf ten przewiduje bowiem obowiązek stosowania należytej staranności także tylko przy dostarczeniu (Lieferung) statku w stanie zdatnym do podróży. Francuskie prawo morskie takiego ograniczenia nie zna, wymaga bowiem — niezależnie od staranności przewoźnika — dostarczenia statku w stanie zdatnym do podróży (en bon état de navigabilité, (porówn. art. 297 de commerce). Podkreślić należy, że ciężar dowodu na zastosowanie należytej staranności czyli obowiązek ekskulpacji spoczywa według konwencji na przewoźniku (art. 4, § 1). Przerzucenie tego ciężaru dowodu na osobę poszkodowaną w ładunku byłoby niesłuszne, gdyż oznaczałoby to, praktycznie rzecz biorąc, wprost uniemożliwienie poszkodowanemu, który na statku nie przebywał i nie zna stanu statku w chwili rozpoczęcia podróży, udowodnienia winy. Dla niego przeprowadzenie dowodu byłoby coś w rodzaju probatio diabolica. Obarczenie zatem przewoźnika ciężarem dowodu na zastosowanie przez niego należytej staranności przy rozpoczęciu podróży jest wyrazem zasady słuszności, którą się konwencja kieruje. Jeżeli chodzi o sposób przeprowadzenia przez przewoźnika dowodu na zdatność statku do wyruszenia w podróż, to w praktyce wystarczy z reguły przedłożenie przez przewoźnika dokumentów, stwierdzających zdatność statku do żeglugi, np. świadectwo bezpieczeństwa, wystawione przez właściwą władzę inspekcyjną lub towarzystwo klasyfikacyjne (Bureau Veritas, Lloyd's Register Shipping).

Większej staranności niż należytej (due) czyli zwykłej wymaga konwencja w stosunku do samego przewożonego ładunku, mianowicie wymaga, aby przewoźnik w sposób odpowiedni i troskliwy (properly and carefully) obchodził się z ładunkiem przy ładowaniu, umieszczeniu na statku, w czasie przewozu i przy wyładowaniu ze statku. Ciężar dowodu na zastosowanie tej zwiększonej staranności spoczywa także na przewoźniku (art. 3, § 2, art. 4, § 1).

Po przyjęciu ładunku do przewozu przewoźnik obowiązany jest osobiście albo przez kapitana statku albo swego ajenta na żądanie wydać załadowcy (ekspedytorowi) konosament, który zawiera pomiędzy innymi:

główne znaki ładunku, o ile dostarczone są przez załadowcę na piśmie przed rozpoczęciem ładowania i umieszczone wyraźnie na ładunku, albo liczbę poszczególnych sztuk ładunku albo ilość lub wagę, o ile podane są przez załadowcę na piśmie, poza tym wzmiankę o widocznym stanie ładunku.

Do wymienienia powyższych danych w konosamencie przewoźnik nie jest obowiązany, jeżeli ma uzasadnione podejrzenie, że zgłoszone przez załadowcę dane nie odpowiadają dokładnie ładunkowi przyjętemu. albo, jeżeli nie ma odpowiednich środków do ich sprawdzenia. Jeżeli konosament zawiera powyżej wymienione dane, dostarczone przez załadowcę, wtedy stwarza to domniemanie, że przewoźnik przyjął ładunek w takim stanie, jak go opisuje konosament. Dowód przeciwny jest dopuszczalny (art. 3. § 3 i 4).

Obowiązkowi przewoźnika do wpisania w konosamencie powyższych danych, dostarczonych przez załadowcę na piśmie, odpowiada odpowiedzialność załadowcy za wszelkie szkody i straty, wynikłe z niedokładności dostarczonych danych, i to nie tylko wobec przewoźnika, ale i osób trzecich (art. 3, § 5).

Na żądanie załadowcy powinien być wystawiony konosament „Shipped" czyli dowód dokonanego załadowania ładunku na statek za zwrotem ewentualnie tymczasowego dowodu załadowania, wystawionego przedtem (art. 3, § 7).

Wszystkie powyżej wymienione obowiązki przewoźnika mają charakter obowiązków bezwzględnie ciążących i wszelkie sprzeczne z nimi postanowienia i klauzule są z mocy samego prawa nieważne (shall be null and void and of no effect). Także pośrednie zwolnienie się przewoźnika od zapłaty ewentualnego odszkodowania za szkody w ładunku, wynikłe z zaniedbania powyższych obowiązków, drogą klauzuli, na mocy której odstępuje się mu prawo do odszkodowania esekuracyjnego za ładunek. jest również niedopuszczalne (art. 3, § 8).

4) Odpowiedzialność przewoźnika za szkody. wynikłe z czynności jego osób pomocniczych w przewozie.

Ogólna zasada prawa cywilnego. przyjęta także w art. 144 kodeksu zobowiązań, że osoba, która innym osobom zleciła pewne czynności, odpowiada za szkody, wyrządzone przez te osoby przy wykonywaniu zleconych czynności o ile dopuściła się niedbalstwa w wyborze tych osób, doznała w konwencji pewnego ograniczenia. W oparciu o amerykańską ustawę Harter Act z 1893 r., konwencja postanawia, że przewoźnik nie odpowiada za szkody w ładunku, spowodowane przez błędy nautyczne (in the navigation or in the management of the ship) kapitana, marynarzy, pilota albo innych osób pomocniczych przewoźnika (art. 4, § 2, lit. a). Błędy nautyczne (fautes nautiques) oznaczają uchybienia w żeglugowo-technicznej obsłudze statku np. wadliwość maszyn okrętowych i innych instalacyj, nadanie fałszywego kierunku podróży, zderzenie statku. w przeciwieństwie do uchybień w stosunku do ładunku przy ładowaniu, przewożeniu i wyładowaniu, czyli t. zw. błędów „komercyjnych" (fautes commerciales, za które istnieje pełna odpowiedzialność po stronie przewoźnika bez względu na to, czy on je sam popełnił, czy też jego osoby pomocnicze.

5) Wykluczenie z mocy samego prawa odpowiedzialności przewoźnika za niektóre okoliczności i zjawiska, powodujące szkodę w przewożonym ładunku.

Konwencja zawiera obszerną listę okoliczności i zjawisk, powodujących szkodę w ładunku. Są to przeważnie okoliczności siły wyższej i inne, niezależne od woli kierownika i jego osób pomocniczych. Kazuistyczne wyliczenie spotkało się w literaturze z krytyką, szczególnie podniesiono. że nieodpowiedzialność za fakty siły wyższej i inne okoliczności, niezależne od woli ludzkiej, jest ogólną zasadą prawa, wobec czego nie zachodzi potrzeba wyliczenia kazuistycznego takich okoliczności. Temu można przeciwstawić argument, że wyliczenie nie szkodzi, a pomaga o tyle, że usuwa w konkretnych przypadkach wątpliwości, niepożądane z punktu widzenia bezpieczeństwa obrotu.

Wspomniane okoliczności dają się podzielić na trzy grupy:

1. okoliczności siły wyższej i inne przypadkowe,

2. okoliczności. mające przyczynę w samym ładunku lub osobie załadowcy.

3. inne szkodliwe okoliczności, do zaistnienia których nie przyczynili się ani przewoźnik. ani jego osoby pomocnicze.

Do pierwszej grupy zalicza konwencja. pożar, nie powstały z winy przewoźnika, niebezpieczeństwa i wypadki na morzu oraz innych wodach, „dopust Boży" (act of God), wojna, działanie nieprzyjacielskie, zarządzenia władzy wyższej (państwowej). zajęcie sądowe. o ile nastąpiło bez winy przewoźnika, zarząprzeszkody w pracy, bunty i niepokoje ludności. konieczność ratowania ludzi i mienia na dzenia kwarantannowe, strajki. lokauty i inne morzu oraz związana z tym zmiana trasy podróży (art. 4. § 2 lit. b. c, d, e, f, g, h, j. k, l. § 4): w drugiej grupie mieszczą się: działania lub zaniechania załadowcy (ekspedytora) lub właściciela ładunku. ich ajentów lub innych przedstawicieli, ubytek i każda inna szkoda. powstała wskutek wady ukrytej lub naturalnej właściwości ładunku, niedostateczność opakowania, niedostateczność lub brak znaków na ładunku, wady ładunku. nie dostrzeżone mimo stosowania ze strony przewoźnika należytej staranności: załadowanie na statek łatwo zapalnych lub eksplodujących lub innych niebezpiecznych ładunków bez wiedzy przewoźnika, kapitana lub ajenta przewoźnika (ładunki takie mogą być każdej chwili usunięte ze statku albo zniszczone albo w inny sposób unieszkodliwione bez obowiązku odszkodowania ze strony przewoźnika i uzasadniają odpowiedzialność załadowcy za wszelkie szkody. wynikłe bezpośrednio lub pośrednio z ich załadowania) — art. 4, § 2 lit. i. m. n. o, p. Pozostałe okoliczności. za które przewoźnik nie odpowiada, a które można nazwać 3 grupą. konwencja określa ogólnie i zarazem negatywnie. mianowicie jako okoliczności, nie będące następstwem winy przewoźnika, kapitana. ajenta lub innych osób pomocniczych przewoźnika (art. 4 § 2 lit. q).

Wiele z okoliczności, należących do wspomnianych trzech grup, posiada, jak widzimy, charakter okoliczności przypadkowych, z reguły niezależnych od woli ludzkiej, za które według ogólnych zasad prawa odpowiedzialność nie istnieje. Mimo presumcji. że przypadek je wywołuje, to jednak niektóre z nich mogą, jak np. pożar, być spowodowane winą przewoźnika, kapitana lub innych osób pomocniczych przewoźnika (np. wskutek zaniedbania instalacyj elektrycznych lub przeciwpożarowych) i wtedy odpowiedzialność przewoźnika istnieje. Dlatego też końcowy protokół konwencji zastrzega możność wprowadzenia do ustawodawstwa krajowego słusznej zasady. że posiadacz konosamentu może przeprowadzić

dowód, że szkodliwa dla ładunku okoliczność powstała wskutek winy przewoźnika, kapitana albo innych osób pomocniczych przewoźnika. czyli dowód, który uzasadnia odpowiedzialność przewoźnika.

Postanowienie, chroniące przewoźnika przed nieuczciwością załadowcy (ekspedytora) i jego osób pomocniczych, zawiera art. 4, § 5 ust. 4. Według tego postanowienia ani przewoźnik, ani statek (neither the carrier nor the ship) nie odpowiadają za szkody i straty w ładunku, jeżeli załadowca podał w konosamencie świadomie fałszywe dane co do naturalnych właściwości lub wartości ładunku. W praktyce będzie trudno udowodnić taką świadomość po stronie ekspedytora.

6) Ograniczenie odpowiedzialności do 100 funtów szterlingów za każdą sztukę lub jednostkę ładunku. Skutek podania wartości ładunków w konosamencie.

Konwencja nadaje odpowiedzialności przewoźnika morskiego oryginalną cechę, nieznaną całkiem w przewozie lądowym, mianowicie ogranicza ją do 100 funtów szterlingów za sztukę lub jednostkę (package or unit.) Ta granica maksymalna (art. 4, § 5) obowiązuje tylko o tyle, o ile rodzaj i wartość ładunku nie zostały zadeklarowane przez załadowcę i wpisane do konosamentu. Taka bowiem wzmianka w konosamencie stwarza domniemanie, że wpisane dane odpowiadają rzeczywistości i ma — w braku przeciwnego dowodu — ten skutek, że przewoźnik odpowiada do wysokości podanej wartości, chyba, że wartość ta byłaby rozmyślnie fałszywie podana. W przypadku fałszywego zadeklarowania odpowiedzialność przewoźnika za ładunek w ogóle nie istnieje (art. 4, § 5 na końcu).

7) Przedawnienie roszczenia do przewoźnika z tytułu utraty lub uszkodzenia ładunku.

Najpóźniej do chwili oddania ładunku do rąk odbiorcy w porcie przeznaczenia powinien przewoźnik otrzymać pisemną reklamację w sprawie szkód i strat w ładunku. — Dostarczenie ładunku do rąk odbiorcy bez reklamacji stwarza domniemanie, że ładunek został dostarczony przez przewoźnika tak, jak jest oznaczony w konosamencie. — Jeżeli szkody lub straty przy odbiorze ładunku nie są widoczne, reklamacja powinna nastąpić w ciągu trzech dni od dostarczenia ładunku. Niezależnie od okoliczności zgłoszenia reklamacji, roszczenie odszkodowawcze przedawnia się, jeżeli w ciągu roku od dostarczenia ładunku lub chwili, gdy dostarczenie ładunku powinno było nastąpić, nie zostanie wniesiona skarga o odszkodowanie (art. 3, § 6).

8) Klauzula złota.

Art. 9 konwencji zawiera klauzulę złota, opiewającą, że jednostki walutowe (funty szterlingi), o których mowa w konwencji, a w których określa się odpowiedzialność przewoźnika, rozumie się jako walutę złotą. Jednakże w ustawodawstwie krajowym mogą kwoty, wyrażone w konwencji w funtach szterlingach, być przerachowane na walutę krajową, przy czym dłużnikowi może być przyznane prawo uwolnienia się z długu w walucie krajowej, po przerachowaniu funtów na tę walutę. Nie koniecznie więc obowiązuje waluta kruszcowa.

9) Stosunek konwencji do konwencji Brukselskiej o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich.

Postanowienia konwencji nie naruszają w niczym postanowień konwencji z dnia 25 VIII 1924 o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich (art. 8). Wynika z tego, że omawiana konwencja normuje odpowiedzialność przewoźnika jako takiego, wynikającą z umowy przewozowej względnie konosamentu, a tym samym nie przesądza w niczym odpowiedzialności właściciela statku morskiego, jak ona ujęta jest w konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich.

Podano powyżej w głównych zarysach treść konwencji o ujednostajnieniu niektórych zasad konosamentu. Niewątpliwie redakcja jej nie jest zbyt szczęśliwa, niemniej stanowi ona bardzo ważny etap w unifikacji norm, odnoszących się do przewozu morskiego, stwarzając jednolity *wiążący* system odpowiedzialności przewoźnika morskiego. Konwencja posiada bezsprzecznie dla obrotu morskiego, zwłaszcza dla interesów armatorów i ekspedytorów morskich, zasadnicze znaczenie. Ameryka Północna, Anglia (Carriage of goods Act 1924) oraz Belgia wprowadziły już zasady konwencji do swych ustawodawstw. W Niemczech także, mimo pewnych zastrzeżeń, uznawana jest racjonalność postanowień konwencji i konieczność wprowadzenia ich do niemieckiego prawa morskiego. Akademia prawa niemieckiego (Akademie für deutsches Recht) wypowiedziała się w tym kierunku. I nasze przyszłe prawo morskie oprze się na zasadach konwencji.

Dr Władysław Sowiński.



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

W dniu 9 marca odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby.

Po przyjęciu przez Prezydium protokółu z ostatniego posiedzenia Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski przedstawił wyniki prac nad zamknięciami rachunkowymi Izby za rok 1936, które to zamknięcia wraz ze sprawozdaniem o sytuacji gospodarczej okręgu izbowego za rok ubiegły przedłożone zostały do zatwierdzenia na następnym Zebraniu Plenarnym Izby. Zebranie to Prezydium uchwaliło zwołać w połowie miesiąca kwietnia.

Następnie Prezydium wysłuchało sprawozdania Dyrektora Kulikowskiego z działalności biura Izby oraz obszernie omówiło wytyczne przy opracowywaniu szczegółowego memoriału Izby, dotyczącego dalszej rozbudowy Gdyni.

Wreszcie Prezydium wyznaczyło w charakterze delegatów Izby do Państwowej Rady Komunikacyjnej pp. Wiceprezesa Izby Inż. A. Dziedziula oraz Radcy Izby Inż. W. Namysłowskiego.

SEJM UCHWALIŁ USTAWĘ O ULGACH DLA MIASTA I PORTU GDYNI.

W czwartek, dnia 4 marca br. Sejm uchwalił w drugim i trzecim czytaniu „ustawę o ulgach dla miasta i portu Gdyni" wraz z poprawkami Komisji Przemysłowo-Handlowej. Poprawki te wniesione na Komisji przez p. posła Marchlewskiego rozszerzyły działanie ustawy na cały powiat morski, co dla dalszego rozwoju naszego Wybrzeża ma ogromne znaczenie. Poza tym na skutek poprawek Komisji utrzymane zostały ulgi dla nowowznoszonych gmachów mieszkalnych oraz znacznie rozszerzona lista przedsiębiorstw, która według nowej ustawy korzystać będzie z ulg z mocy prawa. Poraz pierwszy na listę tę wprowadzono także pewne kategorie handlu hurtowego. Referentem ustawy na plenum Sejmu był p. poseł Marchlewski. Ustawa powyższa przekazana została Senatowi.

ZAMÓWIENIE DWÓCH NOWYCH TRANSATLANTYKÓW POLSKICH.

Gdynia — Ameryka. Linie Żeglugowe dokonały ostatnio zamówienia dwóch nowych pasażersko - towarowych transatlantyków, przeznaczonych do obsługi istniejącej już linii Gdynia — Południowa Ameryka.

Podajemy kilka szczegółów technicznych, dotyczących tych statków.

Będą one miały długość ok. 145 metrów, szerokość ok. 21 m, wysokość kadłuba ok. 11,2 m, zanurzenie ok. 8 m. Napęd motorowy, dwie śruby, szybkość ok. 17 węzłów. Pojemność ok. 11.500 ton rej. brutto. Każda jednostka będzie miała urządzenia dla przewozu ok. 1.000 pasażerów oraz pięć ładowni i przystosowane do przewozu niektórych masowych towarów międzypokłady. Jedna z ładowni będzie izolowana i zaopatrzona w urządzenia chłodnicze dla przewozu mięsa, owoców i t. d.

Jeden z nowych transatlantyków będzie budowany w znanej angielskiej stoczni „Swan Hunter and Wigham Richardson Ltd." w Newcastle on Tyne i ma być gotów już w październiku 1938 r. Drugi będzie budowany w stoczni duńskiej „Nakskov Skibvaerft" w Nakskov — będzie gotów w maju 1939 r. Terminy wykonania zamówień, zwłaszcza pierwszego statku — są, jak na obecny okres wzmożonych zamówień, stosunkowo krótkie, co stanowi również poważny sukces.

Nowe statki będą nieco mniejsze od M/S „Piłsudski" i M/S „Batory", będą bowiem miały pojemność 11.500 ton rej. brutto wobec 14.400 trb. tamtych dwóch. Ale będą one znacznie większe — o ile chodzi o pojemność — od starych: S/S „Polonia", S/S „Kościuszko" i S/S „Pułaski", z których największy — „Polonia" — ma 7.500 trb., pozostałe dwa zaś — około 6.500 trb. Tak więc w „hierarchii" naszych transatlantyków nowe motorowce zajmą drugie miejsce po popularnych „Piłsudskim" i „Batorym", a przed wszystkimi innymi jednostkami. Szybkość — 17 mil. m. na godzinę — będzie nieco mniejsza, niż u M/S „Piłsudski" (18—19 węzłów), ale znacznie wyższa niż starych parowców (12 węzłów, maximum do 14).

Nowe transatlantyki będą się różniły od dotychczasowych statków G. A. L'u dużą pojemnością pomieszczeń ładunkowych. Tak więc każdy z nich będzie w stanie zabrać 3-krotnie więcej ładunku od S/S „Pułaski". Przeznaczenie nowych okrętów na linię głównie emigracyjną nakazuje jednocześnie wyznaczenie odpowiednich ilości kabin pasażerskich.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU LUTYM BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły *w m. lutym br. 609.304,5 ton.*

wobec 667.241,9 ton w mies. styczniu rb. oraz 529.084,4 ton w m. lutym 1936 r.

Drugi miesiąc bieżącego roku wykazuje 8,7%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. mies. styczniem rb. oraz wzrost 15,2%-owy w stosunku do miesiąca lutego 1936 r. Utrudnienia żeglugowe w związku z panującymi szczególnie w pierwszej połowie miesiąca nader niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi musiały niewątpliwie wpłynąć hamująco na obroty towarowe portu. Podkreślić natomiast należy poważny wzrost obrotów w miesiącu sprawozdawczym w stosunku do tegoż miesiąca roku ubiegłego, spowodowany wyłącznie importem zamorskim.

Dotychczasowe wyniki pracy portu za okres 2 pierwszych miesięcy br. wykazują nieznaczny 0,09%-owy spadek obrotów w porównaniu z rokiem ubiegłym. Spadek ten zawdzięczać należy ok. 6%-owemu obniżeniu się wywozu zamorskiego, gdyż przywóz zamorski wykazuje w tym samym okresie (styczeń—luty) przeszło 40%-owy wzrost.

Na uzyskanie ogólnych wyników w miesiącu sprawozdawczym (609.304,5 ton), złożył się przywóz zamorski — 109.767,8 ton, oraz wywóz zamorski — 499.536,7 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu lutym rb. (109.767,8 ton), wykazuje 9,3%-owy spadek obrotów w porównaniu z przywozem zamorskim w ub. miesiącu styczniu rb. (121.036,6 t.), oraz poważny 62,2%-owy wzrost obrotów w stosunku do mies. lutego 1936 r. (67.665,5 ton).

Nieznaczny spadek importu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z miesiącem ubiegłym spowodowały przede wszystkim pozycje masowe: złomu żelaznego oraz fosforytów. Import złomu w m. sprawozdawczym wyniósł 28.289 t. wobec 52.585 t. w ub. mies. styczniu rb. W stosunku natomiast do tegoż miesiąca 1936 roku import złomu wzrósł przeszło 2½ raza (11.151 t. w m. lutym ub. r.) Fosforyty wykazują spadek importu ok. 50%-owy (5.250 t. w m. lutym rb. wobec 10.177 t. w m. styczniu 1936 r.)

Poza wyżej wymienionymi pozycjami zmniejszył się przywóz: olei — 190 t. (457 t.), tytoniu — 25 t. (67 t.), żużli Thomasa — 12 t. (284 t.), juty — 625 t. (1.292 t.), celulozy — 731 t. (1.556 t.), żelaza surowego — 416 t. (868 t.), miedzi — 861 t. (1.400 t.), oraz samochodów, motocykli i części — 376 t. (434 t.) Wszystkie te pozycje wykazują na ogół nieznaczny spadek.

Liczny jest natomiast szereg tych pozycyj importu, które wzrosły w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem styczniem rb., należą tu: nasiona różne — 675 t. (119 t.), nasiona oleiste — 8.980 t. (5.725 t.), ryż surowy — 61 t. (18 t.), owoce świeże — 9.747 t. (5.212 t.), owoce suszone — 253 t. (216 t.), konserwy owocowe — 4 t. (2 t.), orzechy i migdały — 137 t. (19 t.), kawa — 489 t. (401 t.), herbata — 220 t. (115 t.), kakao — 928 t. (354 t.), korzenie — 104 t. (70 t.), rośliny i mat. roślinne — 41 t. (15 t.), żywica — 502 t. (290 t.), śledzie świeże — 2.639 t. (826 t.), śledzie solone — 3.504 t. (1.431 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 16.869 t. (15.159 t.), asfalt — 95 t. (51 t.), tłuszcze i oleje rośl. — 371 t. (212 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.359 t. (1.145 t.), tran — 251 t. (209 t.), napoje alkoholowe i inne — 119 t. (49 t.), siarka — 331 t. (45 t.), przetwory chemiczne — 241 t. (124 t.), farby — 33 t. (9 t.), garbniki — 1.285 t. (635 t.), skóry — 2.560 t. (2.376 t), bawełna — 7.506 t. (7.447 t.), szmaty — 1.810 t. (1.342 t.), kauczuk — 631 t. (361 t), wyroby gumowe — 128 t. (65 t.), papier — 1.834 t. (1.397 t.), papa i tektura — 22 t. (1 t.), metale różne — 422 t. (339 t.), cyna — 203 t. (82 t.), cynk — 306 t. (brak), wyroby żelazne i metalowe — 284 t. (240 t.), maszyny, aparaty i części — 600 t. (379 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 334 t. (215 t.)

Szczegółowo ilustruje import zamorski w mies. lutym rb. w porównaniu z tym samym miesiącem ubiegłego roku poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Luty 1936	Luty 1937
Nasiona różne	48	675
nasiona oleiste	4.751	8.980
ryż surowy	10	61
owoce świeże	3.092	9.747
owoce suszone	284	253
konserwy owocowe	11	4
orzechy i migdały	51	137
kawa	61	489
herbata	105	220
kakao	446	928
korzenie	60	104
rośliny i mater. rośl.	45	41
żywica	396	502
śledzie świeże	2.070	2.639
śledzie solone	1.587	3.504
rudy różne i wyp. piryt.	3.819	16.869
oleje	326	190
smoła i smary	35	16
asfalt	11	95
tłuszcze i oleje roślinne	565	371
tłuszcze zwierzęce surowe	984	1.359
tran	72	251
napoje alkoholowe i inne	52	119
tytoń	76	25
siarka	205	331
przetwory chemiczne	97	241
farby	33	33
garbniki	1.059	1.285
fosforyty	14.112	5.250
żużle Thomasa	—	12
skóry	1.757	2.560
wełna	3.360	3.535
odpadki wełniane	88	84
przędza wełniana	48	22
bawełna	5.975	7.506
odpadki bawełny	124	275
przędza bawełniana	145	165

len, konopie, sizal i in. wł. rośli.	61	51
juta	1.359	623
szmaty	677	1.810
kauczuk	352	631
wyroby gumowe	93	128
papier	917	1.834
papa, tektura	—	22
celuloza	559	731
żelazo surowe	181	416
metale różne	82	422
złom żelazny	11.151	28.289
miedź	723	861
cyna	59	203
cynk	17	306
wyroby żelazne i metal.	493	284
maszyny, aparaty i części	430	600
części wagonów i lokom.	465	334
samochody, motocykle i części	109	376
różne	1.978	2.771
Razem	67.666	109.768

W powyższym zestawieniu zwraca uwagę ok. 100%-owy wzrost importu nasion oleistych, 3-krotny — owoców świeżych, ok. 100%-owy — śledzi solonych, ok. 3-krotny wzrost rud różnych i wypałków pirytowych, ok. 30%-owy wzrost importu bawełny, oraz przeszło 2½-krotny wzrost importu złomu żelaznego.

Eksport zamorski (499.536.7 t.), podobnie jak i import wykazuje nieznaczny 8,5%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem styczniem rb. (546.205.3 t.), oraz równie nieznaczny ale wzrost (8.3%-owy) w stosunku do mies. lutego ub. r. (461.418,9 ton).

Spadek eksportu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. styczniem spowodowany został przede wszystkim przez dwie najpoważniejsze pozycje towarów masowych: węgla eksportowego oraz drzewa tartego. Wywóz węgla eksportowego zmniejszył się o 68.687 t. (355.824 t. wobec 424.511 t. w ub. m. styczniu). Poważnemu zmniejszeniu uległ również wywóz drzewa tartego (7.856 t. wobec 14.273 t. w m. styczniu rb.) Poza węglem eksportowym i drzewem zmniejszył się również wywóz: mąki ryżowej — 225 t. (390 t.), nasion i roślin — 308 t. (522 t.), szynek i innych peklowanych — 109 t. (1.078 t.), drobiu i ptactwa bitego — 25 t. (77 t.), jaj — 82 t. (361 t.), masła — 166 t. (358 t.), wytłoków buraczanych — brak (2.328 t.), karbidu — 39 t. (353 t.), farb — 3 t. (29 t.), bieli cynkowej — 482 t. (604 t.), soli potasowej — 450 t. (2.100 t.), saletry — brak (16 t.), wyrobów koszykarskich — 78 t. (114 t.), metali różnych — 1 t. (244 t.), oraz wyrobów żelaznych i metalowych — 2.504 t. (2.847 t.), Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek wywozu szynek i innych peklowanych oraz szereg innych produktów hodowlanych. Należałoby podkreślić również spadek wywozu w przeważnej mierze tranzytowej soli potasowej

Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Do pozycyj wywozu, które wzrosły, należą przede wszystkim z produktów mineralnych: węgiel bunkrowy — 42.687 t. (40.003 t.), oraz koks — 20.650 t. (17.853 t.) Poza tą grupą mineralną wykazały wzrost: strączkowe — 310 t. (118 t.), mąka pastewna — 304 t. (203 t.), ryż wył. — 22 t. (11 t.), słód — 4.557 t. (2.322 t.), bekony — 1.604 t. (1354 t.), cement — 34 t. (20 t.), oleje i parafina — 27 t. (3 t.), tłuszcze zwierzęce — 572 t. (540 t.), przetwory mięsne — 1.761 t. (1.340 t.), cukier — 2.826 t. (brak), makuchy — 1.645 t. (1.221 t.), salmiak — 75 t. (5 t.), siarczan amonu — 15.004 t. (5.868 t.), tkaniny — 730 t. (481 t.), bawełna i odpadki — 986 t. (427 t.), wyroby z drzewa — 556 t. (349 t.), dykty i forniery — 1.802 t. (1.130 t.), papier — 457 t. (400 t.), papa i tektura — 366 t. (165 t.), celuloza — 301 t. (150 t.), żelazo handlowe — 7.087 t. (4.904 t.), szyny kolejowe — 7.767 t. (3 t.), rury żelazne i żeliwne — 2.855 t. (1.730 t.), cynk — 1.568 t. (584 t.), oraz blacha cynkowa — 689 t. (366 t.) Miesiąc sprawozdawczy wnosi bardzo poważne wzmożenie się wywozu szeregu cennych towarów na Daleki Wschód. Do najpoważniejszych należą tu: siarczan amonu oraz szyny kolejowe. Dobre rezultaty daje również eksport bekonów, słodu oraz mąki pastewnej. Po szeregu miesiącach spadku ruszył się wreszcie wywóz cukru. Naogół należałoby podkreślić ogólną tendencję wzmożenia się wywozu zamorskiego w porcie gdyńskim.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w m. lutym rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Luty 1936	Luty 1937
Zboże	1	—
strączkowe	50	310
mąka ryżowa	75	225
mąka	220	—
mąka pastewna	210	304
ryż	—	22
słód	1.112	4.557
owoce świeże	110	7
konserwy owocowe	—	8
nasiona i rośliny	2.869	308
szynki i inne peklowane	74	109
bekony	1.603	1.604
drób i ptactwo bite	62	25
jaja	1.454	82
masło	547	166
cement	193	34
sól	2	—
węgiel eksportowy	354.430	355.824
węgiel bunkrowy	25.601	42.687
koks	17.792	20.650
oleje i parafina	10	27
tłuszcze zwierzęce	472	572
przetwory mięsne	961	1.761

cukier	2.465	2.826
napoje alkoholowe	2	9
spirytus	33	—
makuchy	1.110	1.645
otręby	407	1
soda	278	—
salmiak	72	75
karbid	245	39
farby	—	3
biel cynkowa	218	482
sól potasowa	—	450
saletra	12	—
siarczan amonu	7.019	15.004
skóry	65	210
tkaniny	573	730
bawełna i odpadki	160	986
bale i słupy	4.354	—
drzewo tarte	15.590	7.856
wyroby z drzewa	405	556
klepki	3	—
dykty i forniery	1.245	1.802
meble gięte	276	363
wyroby koszykarskie	67	78
papier	695	457
papa i tektura	227	366
celuloza	468	301
żelazo surowe	214	926
żelazo handlowe	7.457	7.087
metale różne	30	1
wyroby żelazne i metal.	3.402	2.504
szyny kolejowe	—	7.767
rury żelazne i żeliwne	2.053	2.855
cynk	608	1.568
blacha cynkowa	744	689
różne	3.072	12.619
Razem	461.419	499.537

Spośród powyższych pozycyj należałoby zwrócić uwagę na wzrost wywozu: węgla bunkrowego, koksu, słodu, przetworów mięsnych, cukru oraz siarczanu amonu, na poważny natomiast spadek wywozu tarcicy.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych portu wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu, na wyjściu natomiast wzrost ilości statków a spadek pojemności. Przyszło bowiem 394 (367) statków o pojemności 392.207 n. r. t. (381.687 n. r. t.), wyszło zaś 389 (376) statków o pojemności 383.594 n. r. t. (405.504 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Polska — 2, Niemcy — 3, Dania — 4, Anglia — 5, Norwegia — 6, Stany Zjedn. Am. P. — 7, Finlandia — 8, Estonia — 9, Grecja — 10, Z. S. R. R. — 11, Włochy — 12 itd., wykazując przegrupowanie Danii z 7 miejsca na 4, Anglii z 8 na 5, Stanów Zjedn. Am. P. z 4 na 7 oraz Finlandii z 10 na 8.

Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian, przy czym 3 pierwsze bandery: Szwecja, Polska i Niemcy pozostają nadal na tych samych miejscach, jak w m. styczniu rb. Ogółem reprezentowane były bandery 17 państw (17). — Średni tonaż statku, zawijającego do portu w m. lutym rb. wyniósł 995.4 n. r. t. (1.040 n. r. t.) Średni postój statku w porcie wyniósł 51,7 godzin (52 godz.) Średnia ilość statków w porcie wyniosła 52 (48).

Ruch statków w miesiącu lutym rb. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków:

Polska	44	47.146	43	47.025
Anglia	13	30.960	13	29.989
Dania	53	39.013	49	37.394
Estonia	25	17.274	27	18.305
Finlandia	18	21.856	18	21.327
Grecja	5	12.810	5	14.292
Hiszpania	1	1.880	1	1.880
Holandia	9	8.689	8	7.495
Łotwa	8	9.015	8	10.488
Niemcy	59	44.994	58	39.286
Norwegia	32	29.033	33	29.245
Panama	6	4.077	5	3.349
Rumunia	1	2.288	1	2.288
Stany Zjedn. Am. P.	7	22.569	7	22.569
Szwecja	104	75.573	102	73.670
Włochy	5	14.107	4	10.623
Z. S. R. R.	4	10.923	7	14.369
Razem	394	392.207	389	383.594

Ruch pasażerów w związku z panującymi sztormami na Bałtyku i Atlantyku osłabł nadal bardzo poważnie. Przyjechało bowiem 203 osoby (262), w tym: z Anglii — 23, Argentyny — 26, Belgii — 9, Brazylii — 3, Danii — 29, Francji — 1, Holandii — 3, Kanady — 30, Niemiec — 5, Norwegii — 2, Stanów Zjedn. Am. P. — 69 oraz ze Szwecji — 3 osoby. Wyjechało zaś 1.510 osób (1.680) , w tym: do Anglii — 190, Argentyny — 594, Brazylii — 62, Danii — 6, Francji — 205, Holandii — 4, Kanady — 64, Litwy — 2, Stanów Zjedn. Am. P. — 195 oraz do Urugwaju — 188 osób. Znacznie poważniejszy ruch pasażerów przy wyjeździe aniżeli przy przyjeździe stoi w scisłym związku z ożywionym ruchem emigracyjnym szczególnie do krajów Ameryki Południowej.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

UROCZYSTE POSIEDZENIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W niedzielę, dnia 28 lutego rb. naczelna organizacja kupiectwa pomorskiego — Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu — gościła w siedzibie swej w Grudziądzu Wojewodę Pomorskiego p. Ministra Raczkiewicza, zwołując z tej okazji uroczyste posiedzenie Zarządu Głównego, który reprezentuje zorganizowane

kupiectwo 34 miast pomorskich oraz m. Bydgoszczy.

Posiedzenie to poprzedziły obrady wewnętrzne, poświęcone sprawom organizacyjnym.

Po wysłuchaniu wyczerpujących sprawozdań Prezesa Związku p. posła Tadeusza Marchlewskiego z prac na terenie Sejmu, Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni i Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie, uchwalono zwołać następujące Zjazdy okręgowe: w Bydgoszczy — w kwietniu, w Lubawie i Chojnicach — w maju oraz w Pucku i zjazdy branżowe: bławatników — w kwietniu w Bydgoszczy, zbożowców w maju w Toruniu, hurtowników i importerów kolonialnych - detalistów — w czerwcu w Grudziądzu.

Reprezentant Stowarzyszenia Chrześcijańskich Kupców Podróżujących i Przedstawicieli Handlowych w Toruniu — p. prezes Błachowski zreferował najważniejsze postulaty i zagadnienia tej organizacji, podkreślając w szczególności konieczność popierania w pierwszym rzędzie przedstawicieli — chrześcijan.

Na zakończenie uchwalono polecić Towarzystwom Związkowym, aby zebrane na F. O. N. kwoty przelane zostały niezwłocznie na konto Tymczasowego Pomorskiego Komitetu F. O. N. z przeznaczeniem na zakup wodnopłatowca „Pomorzanin".

Po krótkiej przerwie, punktualnie o godz. 19 nastąpiło otwarcie uroczystego posiedzenia Zarządu Głównego, które zaszczycił swą obecnością Wojewoda Pomorski p. Minister Władysław *Raczkiewicz*, w towarzystwie: Naczelnika Wojewódzkiego Wydziału Przemysłowego p. Barciszewskiego i Wicestarosty grudziądzkiego p. Beliny. Ponadto w posiedzeniu tym wzięli udział: dyrektor Izby Skarbowej p. Kossjor, dowódca 16 Dywizji Piechoty p. generał Sawicki i inni.

Posiedzenie zagaił Prezes Związku p. poseł Tadeusz Marchlewski, witając w gorących i serdecznych słowach p. Ministra Raczkiewicza i podkreślając doniosłe znaczenie jego zbliżenia się do kupiectwa pomorskiego i okazanie żywego zainteresowania się zagadnieniami handlu. W przemówieniu swym p. Prezes Marchlewski wygłosił obszerne „exposé", obejmujące szereg najaktualniejszych dezyderatów gospodarczych handlu wewnętrznego i zagranicznego.

Referat fachowy p. t. „Stan organizacyjny i sytuacja gospodarcza kupiectwa pomorskiego" — wygłosił dyrektor Związku p. Jerzy Radojewski.

Po wysłuchaniu tych referatów przemówił p. Minister Raczkiewicz, dając wyraz swemu zadowoleniu ze sposobności bezpośredniego zetknięcia się z czołowymi przedstawicielami kupiectwa pomorskiego, przy czym stwierdził, że jedynie tylko zbiorowym wysiłkiem i niezłomną wolą uda się rozstrzygnąć zawiłe problemy gospodarcze na płaszczyźnie interesu ogólnopaństwowego i ogólno-społecznego. Ze szczególnym naciskiem podkreślił Pan Minister konieczność wytworzenia na gruncie zdrowego i zasobnego handlu wewnętrznego typu kupca zamorskiego, który przez Gdynię sięgnie do źródeł korzystnego importu i do światowych rynków zbytu. Świadomość odpowiedzialności historycznej za odpowiednie nasilenie elementu kupieckiego — nakazuje tworzenie drogą komulacji kapitałów, przedsiębiorstw handlowych do obsługi handlu zamorskiego.

Na zakończenie p. Wojewoda Raczkiewicz zapewnił Zarząd Główny Związku, że wszelkie usiłowania jego, idące po linii interesów gospodarczo-państwowych, w całej rozciągłości popierać będzie i podkreślając wzorową organizację Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, wezwał niezrzeszone dotąd kupiectwo do zespolenia się w jedną zwartą całość w pracy dla dobra kraju.

Przemówienie p. wojewody Raczkiewicza zebrani przyjęli owacyjnie, a Prezes Związku p. poseł T. Marchlewski w imieniu Zarządu Głównego stwierdził, że zacieśnienie więzów współpracy organizacji z autorytatywnym przedstawicielem władzy państwowej na Pomorzu, przyczyni się niewątpliwie do uzdrowienia warunków gospodarczych.

WALNE ZGROMADZENIE ZWIĄZKU WŁAŚCICIELI TARTAKÓW I KUPCÓW DRZEWNYCH NA POMORZU.

Dnia 1 marca br. odbyło się w lokalu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni doroczne walne zgromadzenie Związku Właścicieli Tartaków i Kupców Drzewnych na Pomorzu, jednej z największych i najstarszych organizacyj branżowych na Pomorzu.

Zebraniu przewodniczył prezes Związku p. radca M. Kubica z Osia, który wygłosił sprawozdanie z prac Zarządu w r. 1936. Prace Związku dotyczyły głównie spraw eksportowych oraz obrony interesów prywatnego przemysłu i handlu drzewnego na Pomorzu przed etatyzmem, który poważnie zagraża prywatnym placówkom przemysłowym i handlowym w tej branży. Po sprawozdaniu Komisji Rewizyjnej i uchwaleniu absolutorium dla ustępującego zarządu wybrano nowy zarząd na rok 1937 w następującym składzie: prezes p. M. Kubica z Osia, pierwszy wiceprezes p. J. Dullek z Chojnic, drugi wiceprezes p. R. Brambach z Czarnej Wody, członkowie Zarządu: p. J. Mack z Gościcina, p. M. Krenski z Gdyni, p. Fr. Litewski ze Skórcza, p. W. Szatkowski z Tucholi, p. A. Korzeniowski z Gdyni, p. Stopowski z Czerska, p. Jurkiewicz z Gdyni, p. Łodyga z Grudziądza, p. E. Markowski z Wejherowa i p. B. Jentkiewicz z Nowegomiasta.

Do Komisji Rewizyjnej wybrano p. W. Dullka z Gdyni, p. Marzciona z Pucka i p. Wróblewskiego z Brus.

Po uchwaleniu budżetu Związku na r. 1937 przystąpiono do omówienia bieżących zagadnień gospodarczych w branży drzewnej, przyczym poruszono kwestię projektowanej podwyżki taryf kolejowych na drzewo. sprawę wysokich cen surowca i zbyt krótkich kredytów udzielanych przez Lasy Państwowe, oraz szereg innych.

Niezwłocznie po zebraniu Związku odbyło się walne zebranie Gdyńsko - Bydgoskiej Sekcji Eksportowej Materiałów Tartych z Drzew Iglastych. istniejącej przy Związku.

Nowy zarząd Sekcji Eksportowej na rok 1937 wybrano w następującym składzie: prezes p. M. Kubica z Osia. p. M. Krenski z Gdyni. p. R. Brambach z Czarnej Wody, p. Korzeniowski z Gdyni, p. J. Mack z Gościcina. p. Br. Jentkiewicz z Nowegomiasta, p. J. Dullek z Chojnic, p. Łodyga z Grudziądza i p. Szatkowski z Tucholi.

Walne Zgromadzenie Związku i Sekcji wyraziły specjalne podziękowania dla Prezesa Związku p. M. Kubicy i Dyrektora Związku p. J. Kunerta za ich wydajną pracę w ciągu roku ubiegłego.

WIADOMOŚCI MORSKIE

BILANS SKŁADOWEGO TOWARZYSTWA PORTU BREMY.

Znane wielkie portowe towarzystwo składowe Bremy: „Bremer Lagerhaus Gesellschaft" ogłosiło swe sprawozdanie roczne za rok 1936. Liczby figurujące w sprawozdaniu stanowią ciekawy przykład bilansu tego rodzaju nowoczesnego przedsiębiorstwa portowego w Niemczech.

Ilości przeładowanych na nabrzeżach towarów importowych według sprawozdania nie wzrosła względem poprzedniego roku, natomiast przeładunek eksportowy i tranzytowy wzrósł względem 1935 r. o 10% i osiągnął rekord. Kapitał zainwestowany w przedsiębiorstwach i urządzeniach kontrolnych przez Bremer Lagerhaus Gesellschaft wynosi obecnie 30,4 mil. Rm., wpływy brutto w roku 1936 wyniosły 6.777 tys. marek wobec 8.706 tys. marek w roku 1935. Po odpisaniu 4.491 tys. Rm. na świadczenia socjalne i 1.191 tys. Rm. na inne wydatki pozostało 510 tys. Rm., z których rząd bremeński otrzymuje 475 tys. Rm., towarzystwo zaś 24 tys. Rm. Z przeniesienia z roku poprzedniego pozostawało 36.175 Rm., na rok następny przeniesiono 17.420 Rm. i do funduszu pożyczkowego 2 tys. Rm., wobec czego pozostało do podziału między akcjonariuszy 33.053 Rm.

LA COSTIERA WPROWADZA DWA NOWO ZAKUPIONE STATKI NA LINIĘ ITALIA — BAŁTYK.

Societa Anonima di Navigazione la Costiera w Genui, która wznowiła późną jesienią r. ubiegłego regularne połączenie Italia—Gdynia i porty szwedzkie, utrzymywane przed tym przez towarzystwo Italo — Somala a zlikwidowane podczas kampanii włosko - abisyńskiej obecnie wprowadza na linię dwa nowonabyte w Stanach Zjednoczonych statki. Otrzymują one nazwy „Snia-Fiocco" i „Lanital", od nazw materiałów włóknistych nowego wynalazku włoskiego, z których pierwszy fabrykowany jest z miazgi drzewnej (importowanej z portów bałtyckich) drugi zaś z mleka.

Nowonabyte liniowce wyruszą z portów Italii do Gdyni i portów szwedzkich już z początkiem kwietnia, względnie nawet z końcem marca. Jak dowiaduje się włoski korespondent „Scandinavian Shipping Gazette" inicjatywa żeglugowa towarzystwa La Costiera będzie popierana na przyszłość przez przemysłowców północnej Italii.

WZROST OBROTÓW HOLLAND-AMERICA LINE.

Holland-America Line wykazuje za rok 1936 ponowny wzrost obrotów (z 1.269 tys. guld. zł. w r. 1935 na 1.647 tys. guld. pap. w r. 1936). Kiedy Holandia (we wrześniu 1936 r.) odstąpiła od standardu złotego, rząd cofnął na 15 listopada zapomogę żeglugową. Ponieważ dochody linii Holland-America z frachtów i opłat pasażerskich wpływają głównie w walucie angielskiej i amerykańskiej, nastąpiło wyrównanie ubytku subwencji żeglugowej przez zwiększony obrót i przez wyższy kurs uzyskanych obcych walut w stosunku do zdewaluowanego guldena.

PERTRAKTACJE O FUZJI DWÓCH PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGOWYCH ANGIELSKICH.

Fuzja dwóch największych linij angielskich, a mianowicie Royal Mail Lines i Furness, With & Co jest przedmiotem rozpoczętych ostatnio pertraktacyj. Linie te wzięte razem rozporządzają 1 milionem tonażu brutto i 11,5 mil. ang. funtów szterlingów kapitału.

NOWE DUŃSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO ŻEGLUGOWE.

W Kopenhadze zostało założone nowe przedsiębiorstwo żeglugowe z kapitałem akcyjnym 150 tys. kor. pod firmą „Dampskibsselskabet af 1937". Założycielami są armatorzy Teofil Hansen i armator a zarazem importer węgla O. H. Skou.

TRANSAKCJA KOMPENSACYJNA PRZY ZAMÓWIENIU NOWEGO MOTOROWCA NORWESKIEGO WE WŁOSZECH.

Firma Det Bergenske utrzymująca szybkim motorowcem „Venus" regularną komunikację na linii Bergen — Newcastle obecnie zamówiła na stoczni Cantieri Riuniti w Trieście drugi motorowiec dla tejże linii, o pojemności 7 tys. ton rej. brutto i szybkości drogowej 20.5 węzła. Statek jest obliczony na 214 pasażerów I klasy i 255 pasaż. II klasy. Ze 110 tys. stóp kub. ładowni okrętowych 70 tys. stóp^3 stanowią ładownie chłodzone.

Osobliwością zamówienia, które przyszło do skutku po długich i uciążliwych pertraktacjach jest jego bezgotówkowość. Firma Bergenske bowiem zapłaci za okręt dostawami ryby. Dostawa statku — w maju 1938 roku.

Obok budowy liniowca dla Szwedzko-Amerykańskiej Linii powyższe zamówienie jest drugim większym zamówieniem, wykonywanym na rachunek krajów skandynawskich na stoczniach Italii.

STO LAT WŁASNEJ ASEKURACJI ARMATORÓW.

W lutym br. upłynęło sto lat od założenia przez armatorów Langesundfjordu w Norwegii pierwszego stowarzyszenia wzajemnego ubezpieczenia pod nazwą Norske Assuranceforening. Zasada takiego systemu asekuracji od wypadków morskich, przy którym armator jest jednocześnie ubezpieczonym i ubezpieczającym, świetnie się przyjęła: dopiero w r. 1925 grupa połączyła się ze związkiem asekuracji okrętowej „Vidar", rozszerzając pod tą nazwą swą akcję na całą Norwegię. W ten sposób w wielkim współczesnym norweskim towarzystwie ubezpieczeń morskich genetycznie zostały zespolone interesy żeglugowców i asekuratorów.

DNI ŚWIĄTECZNE W PORCIE LENINGRADZKIM.

W porcie leningradzkim obowiązują następujące dni świąteczne, podczas których praca jest zawieszona.

1 stycznia — Nowy Rok
22 stycznia — Śmierć Lenina
23 lutego — Dzień Czerwonej Armii
12 marca — Zniesienie Caratu
18 marca — Dzień Komuny Paryskiej
16 kwietnia — Powrót Lenina z zagranicy
1—2 maja — Międzynarodówka
16 czerwca — Otwarcie pierwszego wszechrosyjskiego Kongresu Rad
1 września — Międzynarodowy dzień młodzieży
21 października — Porażka jen. Judenicza
7—8 listopada — Rewolucja bolszewicka
1 grudnia — Śmierć Kirowa
5 grudnia — Dzień Konstytucji.

W wilię dnia świątecznego obowiązuje sześciogodzinny dzień roboczy, jeżeli czarterpartia nie zawiera innego pod tym względem postanowienia.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

INFORMACJE W SPRAWIE ZGŁASZANIA DOKUMENTÓW WYWOZU.

Zgłoszenia wywozu należy przesyłać do Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni najpóźniej w terminie trzymiesięcznym od daty dokonania wywozu. Zgłoszenia wywozu, przesyłane do Izby po tym terminie, będą firmom zwracane jako przeterminowane.

Datę stempla Izby, umieszczonego na zgłoszeniu w dniu nadejścia dokumentów, uważa się za termin przedłożenia dowodów wywozu, bez względu na późniejsze uzupełnienia.

Zgłoszenie winno opiewać tylko na jeden kraj przeznaczenia; łączenie kilku krajów jest niedopuszczalne.

Przy każdym wniosku należy załączyć następujące dokumenty:

a) kopie, faktur, podpisane pod pieczęcią firmową na blankiecie firmy,
b) oryginalne deklaracje wywozowe, opatrzone stemplem Urzędu Celnego na I stronie dokumentu (p. 9),
c) odpis deklaracji wywozowej,
d) kopie konosamentów z portu polskiego do portu przeznaczenia, przy czym w wypadku transportu przeładunkowego, *wymagany jest konosament łamany* — z portu nadania do portu przeładunku i z portu przeładunku do portu przeznaczenia.

Jeżeli faktury wystawione są loco stacja załadowcza, winny być dołączone wtórniki listów przewozowych, stwierdzające koszt przewozu lądowego do granicy. W razie wystawienia faktur c. i. f.port obcy, firma obowiązana jest przedstawić rachunki spedytora, określające wysokość sumy frachtu morskiego. Faktury, wystawione w walucie obcej, należy przeliczyć po kursie w dniu wystawienia faktury, przy czym w wypadku przeli-

czania wartości fakturowych w stosunku do parytetu złota, należy przedłożyć Izbie do wlądu umowę z odbiorcą (ewentualnie odpowiednią korespondencję), stwierdzającą taki stosunek walut. Odpis tej umowy będzie przesłany do Związku Izb. W wypadku, gdy promesa przyznaje stawkę maksymalną, pomoc wynosić będzie 80% stopy premiowej, o ile firma nie przedłoży jednocześnie t. zw. kalkulacji wynikowej.

DOSTAWY KLEPEK DĘBOWYCH I BECZEK DO ARGENTYNY.

Na rynku argentyńskim istnieje zainteresowanie przywozem z Polski beczek i klepek.

Import beczek zmontowanych lub nie do Argentyny (w sztukach):

	1933 r.	1934 r.	1935 r.
Stany Zjedn.	396.676	312.534	808.615
Niemcy	23.554	10.986	9.970
Anglia	2.896	7.650	2.596
Dania	—	—	2.000
Francja	4.833	3	1.200
Inne	—	—	—
Polska	—	21	267
Razem	448.971	338.315	827.635

Import klepek (wartość w pesach):

Chile	37.893	62.763	151.320
Stany Zjedn.	94.891	132.339	102.168
Szwajcaria	10.788	10.843	92.139
Francja	3.455	43.423	40.764
Niemcy	1.591	—	11.700
Inne	—	—	—
Razem	148.766	263.907	405.252

Wartość importowanych beczek zmontowanych wynosiła w roku 1935 — 3.009.582 pesów, czyli ca 5 milionów złotych.

MOŻLIWOŚCI DOSTAW KROCHMALU DO ARGENTYNY.

Na rynku argentyńskim istnieją możliwości zbytu krochmalu. O rozmiarach importu dotychczasowego świadczą poniższe cyfry (w kilogramach):

	1933 r.	1934 r.	1935 r.
Niemcy	61.617	33.149	35.094
Belgia	278.834	228.623	261.175
Boliwia	120	—	—
Stany Zjednoczone	1.850	4.707	2.295
Francja	5.139	3.481	2.221
Włochy	76	158	104
Holandia	195.535	159.790	105.249
Anglia	917	2.373	157
Rosja	—	299.840	20.500
Syria	—	—	160
Razem	544.187	732.121	426.955

Import krochmalu do Argentyny w 1936 r. wzrasta, gdyż w ciągu 9 pierwszych miesięcy wynosił 408.252 kg. a w tymże okresie 1935 r. 308.726 kg.

Wydaje się wskazane, by eksporterzy polscy nawiązali stosunki handlowe z Argentyną w tej branży.

W celu zapoznania rynku z towarem polskim należałoby nadesłać odpowiednie próbki.

DOSTAWY GRZYBÓW W PUSZKACH DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

Produkcja krajowych grzybów w puszkach rozwija się obecnie w Ameryce i stanowi konkurencję dla importu. Dotychczasowy import przedstawiał się następująco (w dolarach):

KRAJ	1931	1932	1933	1934	1935
Czechosłowacja	—	—	—	—	249
Francja	716.754	455.891	332.538	226.722	146.425
Niemcy	441	140	63	37	275
Włochy	8.844	3.925	1.445	2.433	420
Litwa	60	—	—	—	22
Polska	29	7	955	1.841	1.064
Chiny	299	265	1.209	3.493	2.315
Japonia	28.182	15.612	17.579	17.972	19.533
Razem	761.084	478.260	355.821	253.407	177.074

Import w ciągu roku 1936 miał tendencję zmniejszania się. Zainteresowanie przywozem z Polski istnieje, jednak rozszerzenie dostaw warunkowane jest niskimi cenami. Jako orientacyjną cenę konkurencyjną można podać około 9 centów za puszkę (wagi ½ funta ang.) fob Gdynia. Dodać należy, że w handlu detalicznym najbardziej rozpowszechnione są puszki ½ i ¼ funta ang.

Poza tym eksporterzy polscy winni zwracać uwagę na jakość dostarczanego towaru. Z porównania dotychczasowych przesyłek z Polski z importem grzybów w puszkach z Francji wynika, że grzyby polskie są zbyt ciemne w kolorze, podczas gdy odbiorcy są przyzwyczajeni do grzybów jasnych. Jak wyżej wskazano produkcja oraz dostawy świeżych grzybów krajowych, którymi obsyłany jest rynek w każdej porze roku, stanowią dużą konkurencję dla przywozu zagranicznego.

IMPORT ARTYKUŁÓW CHEMICZNYCH DO MEKSYKU.

Badania przeprowadzone na rynku meksykańskim stwierdzają, że prócz artykułów chemicznych, które dotychczas nadchodziły już z Polski do Meksyku, istnieją możliwości rozszerzenia zasięgu eksportu, pod warunkiem jednak należytego zainteresowania rynkiem i dokładnego opracowywania, oraz właściwej kalkulacji cen.

Do artykułów importowanych już dotychczas należy karbid, natomiast produkty takie, jak salmiak i węglan amonu dostarczane były jedynie w partiach próbnych w r. 1935 i wskutek zbyt wysokich cen w stosunku do cen konkurencji eksport ten dotychczas nie rozwinął się. Podobnie siarczan miedzi sprowadzony tytułem próby w r. 1935 nie znalazł stałego zbytu mimo, że cena jego nie-

znacznie tylko przewyższała warunki oferowane przez inne kraje. Badania obejmujące wywóz kwasu octowego wykazały, że ceny jego były niekonkurencyjne. Podkreślić należy jednak, że artykuł ten stanowi poważną pozycję importową w Meksyku. — Siarczan sodu przywożony jest również w dużych ilościach. — Konkurencja japońska utrudnia jednak możliwości zbytu dla innych krajów.

Biel cynkowa stanowiła przedmiot importu z Polski do Meksyku w latach ubiegłych. Przywóz ogólny do Meksyku w tej pozycji zmalał znacznie, zwłaszcza ze względu na rozwinięcie w ciągu trzech ostatnich lat produkcji krajowej. Wprawdzie biel wytwarzana w Meksyku jest pod względem jakości bardzo poślednia, lecz ceny jej są nadzwyczaj niskie i chroniona jest przy tym cłem przywozowym, podniesionym do wysokości 15 centavos (ok. 22 gr) od 1 kg brutto. Biel cynkowa wyższych gatunków sprowadzana jest nadal z zagranicy, prawie wyłącznie z Niemiec, które oferują ceny niskie ze względu na stosowanie Aski-marek i posiadają stale na składach w Meksyku poważne ilości. — Podobnie litopon produkcji polskiej nie wytrzymywał dotychczas konkurencji Niemiec i Stanów Zjedn. A. P.

Importem ceraty z Polski interesują się kupcy meksykańscy, wykorzystanie tych możliwości nie było jak dotąd zrealizowane. Również istnieje zainteresowanie importem przeźroczystych papierów wiskozowych, ceny polskie były jednak zbyt wysokie.

Z innych artykułów mogłyby poza tym znaleźć zbyt: potaż żrący, kleje zwierzęce, pirydyna i inne.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 17 DO 27 LUTEGO 1937 ROKU.

CEJLON. Zmieniono stawki celne na przywóz papieru; wyrobów papierniczych i pewnego rodzaju blach.

COSTA RICA. Z dn. 1 I 37 ustawodawstwo dewizowe zostało na nowo uregulowane. W myśl tych przepisów importer winien wnieść zgłoszenie dotyczące płatności zagranicznej, podając towar, kraj pochodzenia, wartość, datę płatności i sposób zapłaty. Po nadejściu towaru odpowiednie rachunki należy przedłożyć Komisji Kontroli, która je notuje w specjalnym rejestrze importowym. Podania o pozwolenie zakupu dewiz na płatności zgłoszone uprzednio są traktowane jako uprzywilejowane. Przydział dewiz uzależniony jest również od kształtowania się bilansu handlowego Costa Rici z odnośnym krajem.

EGIPT. Przy wywozie towarów do Egiptu, świadectwa pochodzenia są zbyteczne.

FRANCJA. Począwszy od 17 lutego b. r. obowiązują we Francji następujące stawki celne na masło: (taryfa minimalna) poz. 37 masło świeże od 100 kg netto fr. 746,20, masło stopione lub solone od 100 kg netto fr. 746,20.

FRANCUSKA AFRYKA ZACHODNIA. Ustalone zostały kontyngenty na okres I półrocza r. b. na artykuły bawełniane, przy czym nastąpił przydział kwot dla poszczególnych krajów. Polska specjalnych kontyngentów nie ma, może jednak uczestniczyć w kwotach ustalonych dla „innych krajów".

ŁOTWA. Przywóz pszenicy został zwolniony od opłat celnych z ważnością od 15 I b. r.

NIGERIA. Kwoty kontyngentowe dla materiałów bawełnianych ustalono w stosunku rocznym dla Niemiec w wysokości 6.442 tys. yardów kwadr., dla Holandii — 5.418 tys., dla Włoch — 4.843,5 tys., dla Japonii — 4.510 tys., dla Z.S.S.R. — 6.079 tys., dla innych krajów — 4.320 tys., dla artykułów ze sztucznego jedwabiu dla Niemiec — 546 tys. yardów kw., dla Włoch 3.669 tys., dla Japonii — 658 tys., dla innych krajów — 136,5 tys.

TUNIS. Z dn. 15 II br. obowiązuje na terenie Regencji Tuniskiej nowa taryfa celna — dla towarów, podlegających t. zw. „Union Douaniére". Towary objęte lokalną taryfą celną, opłacać będą na przyszłość dotychczasowe stawki celne. Według informacyj uzyskanych w tuniskiej Dyr. Ceł, opłaty celne dla głównych artykułów eksportu polskiego do Tunisu, a mianowicie: wędlin, konserw mięsnych, dykt klejonych, mebli giętych i wyrobów szklanych — pozostają bez zmiany.

WĘGRY. Z dniem 15 II 37 r. ustalono „Aufgeld" w obrocie turystycznym i w zakresie wszelkich płatności poza obrotem towarowym w wys. 46 wzgl. 47,5%

Z ważnością od 16 II 37 r. wprowadzone zostały następujące zmiany stawek celnych: poz. 241 — kreda mielona, szara i żółtawa 1,50 koron zł, od 100 kg, (dotychczas bez cła), poz. 302 — węgiel z kości, węgiel z krwi i t. p. 40 kor. zł od 100 kg, (dot. bez cła), z poz. 414 k — czerń z sadzy 20 kor. zł (dotychczas 2), poz. 530a — szpulki papierowe impregnowane, lakowane i in. do nici 30 kor. zł (dot. 20), b — inne 22 k. zł, (dot. 20), poz. 681a — masa emaliowa i glazurowa 10 kor. zł (dot. 3.50), poz. 829a — maszyny do wyrobu papieru i tektury 30 kor. zł (dot. bez cła).

Według rozporządzenia z dn. 16 II 37 r. rozciągnięto na szereg artykułów zasadę uzyskiwania pozwoleń przywozowych, m. in. dotyczy zarządzenie to koni, bydła, dziczyzny, pasz pochodzenia zwierzęcego, pierza, kości, kleju kostnego, szmat, kwasu solnego, kwasu octowego, azotanu potasu, smoły drzewnej, łoju, kalafonii, stearyny, celuloidu, bibułki papierosowej, cementu.

WIELKA BRYTANIA. Zniesione zostało cło od używanych szyn kolejowych, przywożonych do Anglii.

WŁOCHY. W ramach ustalonych kontyngentów przywóz nawozów azotowych może odbywać się bez cła. —

W celu ułatwienia eksporterom włoskim uzyskiwania płatności z tytułu eksportu do krajów clearingowych Istcambi uzyskało uprawnienie do wydawania specjalnych certyfikatów kredytowych w wypadkach, jeśli przekazy płatności trwają w stosunkach z danym krajem dłużej niż miesiąc, z terminem zaś górnym do 2 miesięcy. Na razie wydawane są certyfikaty przy eksporcie do Niemiec i Jugosławii, a w najbliższym czasie mają być wystawiane również w zakresie eksportu do Polski.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma portugalska interesuje się importem art. włókienniczych, chemicznych, spożywczych, budowlanych i metalowych. E/4683/3T/Kl.

Firma holenderska nawiąże kontakt z eksporterami artykułów różnego rodzaju. E/4586/93/Kl.

Firma w Chinach Płn. nawiąże kontakt z eksporterami różnych artykułów. E/4413/3J/Kl.

Przedstawicielstwo. Firma agenturowa w Berlinie obejmie przedstawicielstwo różnych artykułów. E/4768/4C/Kl.

Przedstawicielstwo. Poważna firma agenturowa w Afryce Płd. nawiąże kontakt z eksporterami mebli giętych, drzewa, butelek, stożków wełnianych, papieru i dachówek. E/4944/3B/Kl.

Worki i tkaniny workowe. Firma kubańska interesuje się importem tkanin workowych i worków, lnianych, konopnych, jutowych i mieszanych, dla miejscowego przemysłu cukrowego. P/2893/46/M.

Różne artykuły. Firma połudn. - afrykańska poszukuje przedstawicielstw w zakresie artykułów wełnianych trykotowych, jak jumpry, pullovery, swetry itd., szale, koce, przędza trykotażowa, tkaniny; gabardiny bawełniane, wełniane i mieszane; flanele bawełniane, wełniane i mieszane; stożki do kapeluszy damskich filcowych, słomkowych i fantazyjnych, różne artykuły konfekcyjne, rękawiczki, hafty ręczne, koronki itd. P/3968/93/M.

Skóry na obuwie. Firma amerykańska poszukuje kontaktów z dostawcami skór na obuwie. P/4062/30/M.

Materiały drzewne. Belgijska firma agenturowa interesuje się objęciem przedstawicielstwa na Belgię firm zajmujących się eksportem tarcicy z drzew iglastych, oraz materiałów dębowych. P/4606/40/C.

Artykuły chemiczne. Poważna firma finlandzka pragnie objąć przedstawicielstwo firm polskich w zakresie wszelkich artykułów chemicznych dla potrzeb przemysłu metalowego, włókienniczego, papierniczego i celulozowego. P/4539/3P/TC.

Naczynia emaliowano - blaszane. Na terenie Indyj Brytyjskich istnieją możliwości zbytu poważnych ilości naczyń emaliowanych. P/4093/3B/Ro.

Radiatory. Firma norweska poszukuje dostawców wymienionego artykułu. P/3840/44/Ro.

Naczynia emaliowano - blaszane. Firma angielska interesuje się importem wymienionych naczyń. P/3831/44/Ro.

Pompy pożarnicze. Firma holenderska interesuje się importem powyższych pomp. P/4602/43/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Wystawy i Targi

PRACE PRZYGOTOWAWCZE DO MIĘDZYNARODOWYCH TARGÓW GDYŃSKICH.

Prace organizacyjne tegorocznych Targów Gdyńskich (20 VI — 4 VII) znajdują się w pełnym toku. Zostały już ustalone fachowe komisje targowe, w skład których wejdą przedstawiciele zainteresowanych sfer gospodarczych. Tą drogą Targi Gdyńskie nawiązały bezpośredni kontakt ze związkami i organizacjami społeczno - gospodarczymi, przez co fachowe informacje wspomnianych zrzeszeń gwarantują Targom życiowe i aktualne podejście do tych wszystkich problemów gospodarczych, które znajdują odbicie w programie Targów Gdyńskich.

W porównaniu do roku zeszłego, Targi Gdyńskie 1937 zostaną rozszerzone, i obejmą 6 działów: budowlany, budowy dróg i motoryzacyjny, przemysłu rybnego, przemysłu kaszubskiego i turystyki regionalnej, ekspansji morskiej oraz dział uprzemysłowienia Gdyni.

Powyższy program idzie w trzech kierunkach. Przede wszystkim mają Targi zaspokoić aktualne potrzeby Gdyni, dostarczając jej w dziale budowlanym i budowy dróg odpowiedniego materiału, niezbędnego do przeprowadzenia zamierzonych inwestycyj zarówno w budynkach, jak i ulicach i drogach okolicznych Gdyni. Następnie, dział przemysłu rybnego, oraz dział ekspansji morskiej, ma za zadanie z jednej strony nawiązać ściślejszy kontakt pomiędzy przemysłem rybnym wybrzeża a handlem krajowym tej branży, a w zakresie ekspansji morskiej ma na celu zwrócenie uwagi gospodarczych sfer społeczeństwa na istniejące warunki dzisiejszego eksportu, dając przegląd tych możliwości, które należy wykorzystać dla wzmożenia eksportu, nawet przy niesprzyjających warunkach ogólnych międzynarodowej wymiany handlowej. Pokaz ten zawierać będzie m. in. wykresy kierunku polskiego eksportu oraz kolekcję standaryzowanych wzorów opakowań towarów, przeznaczonych na eksport.

Specjalne znaczenie będzie miał dział uprzemysłowienia Gdyni, opracowany na zasadzie danych, zebranych przez Izbę Przemysłowo - Handlową. Zadaniem tego działu będzie służenie wszechstronną informacją dla zainteresowanych sfer gospodarczych o dzisiejszych

warunkach, w jakich pracuje tutejszy przemysł, jak również o niewykorzystanych jeszcze możliwościach rozwoju przemysłu w mieście portowym. Specjalna uwaga w tym dziale zostanie zwrócona na przemysł związany z obrotem morskim. jak przemysł uszlachetniający i reeksportowy. oraz przemysł na potrzeby portu.

Poza tym Targi Gdyńskie nie pominęły okazji, aby ułatwić realizację powszechnej tendencji motoryzacyjnej na odcinku wybrzeża. Dział ten na Targach zawierać będzie w pierwszym rzędzie motory do kutrów, łodzi i kajaków, oraz wozy ciężarowe i osobowe, motocykle, rowery, i cały sprzęt pomocniczy, jak małe motorki do rowerów. opony, dętki, latarnie, łańcuchy i t. d.

Wreszcie Targi Gdyńskie służyć będą za źródło informacji o turystyce po Polsce, a po Szwajcarii Kaszubskiej w szczególności. Specjalne stoisko turystyczne zawierać będzie wielką mapę plastyczną powiatów północnych z uwidocznionymi na niej punktami turystycznymi, gospodami, schroniskami i t. d. Poza tym znajdzie się tam cały przemysł ludowy Kaszub, jak hafty i ceramika.

WYDAWNICTWA

NOWY ZESZYT CZASOPISMA BALTIC COUNTRIES.

W pierwszych dniach marca ukazał się nowy, piąty z kolei zeszyt wydawanego przez Instytut Bałtycki czasopisma angielskiego „Baltic and Scandinavian Countries" (dotąd: „Baltic Countries"). Zeszyt ten. pierwszy rocznika trzeciego, wyszedł w rozmiarach rozszerzonych (196 stron) i przedstawia się bardzo interesująco.

W części pierwszej, poświęconej historii, geografii i gospodarce krajów bałtyckich, wysuwa się na pierwszy plan obszerny artykuł *J. A. Wildera:* „Upadek gospodarczy Prus Wschodnich" (tytuły podajemy w tłumaczeniu z angielskiego). Z dziedziny gospodarczej wzgl. historii gospodarczej mamy jeszcze artykuły *Edgarsa Dunsdorfsa:* „Ryski handel zbożowy w 17 stuleciu", *Mariana Małowista:* „Bałtyk i Morze Czarne w handlu średniowiecznym", *Bolesława Leitgebera:* „Dardanele i Sund". *Antonia Giordano:* „Stosunki handlowe i żeglugowe między Włochami a krajami bałtyckimi", *Andrzeja Neumana:* „Ekonomiści szwedzcy a brytyjskie teorie gospodarcze". oraz *Augusta Meritsa:* „Przemysł łupku palnego w Estonii". Historii i geografii dotyczą tematy trzech artykułów. *Karola Górskiego:* „Państwa zakonne u brzegów Bałtyku". *Jacques Ancela:* „Geografia polityczna wschodniego Bałtyku" i *J. S. Roucka:* „Polacy w Stanach Zjednoczonych".

Dział drugi — „Instytucje naukowe, Stosunki kulturalne" — zawiera 6 przyczynków, z których najbardziej godnymi uwagi są artykuły *J. Rosego:* „Dorzecze Wisły jako całość kulturalna" oraz *Stanisława Helsztyńskiego:* „Stanisław Przybyszewski i Skandynawia" — obie rzeczy także pod względem literackim interesujące.

Dopełnia treści zeszytu bogaty dział omówień (razem 30 wydawnictw), kącik polemiczny, bibliografia i kronika. Szczególną uwagę zwraca obszerny spis czasopism, otrzymanych przez Redakcję pisma (ok. 300 tytułów), w porównaniu z poprzednimi numerami poważnie rozszerzony.

Wśród 50 nazwisk współpracowników tego zeszytu znajdujemy głośne w świecie naukowym osobistości z wszystkich krajów bałtyckich, anglo-saskich oraz z Niemiec, Węgier i Włoch. Współpracowników zagranicznych jest razem 24, t. j. niemal połowa ogółu, — dowód, że Redakcja „Baltic and Scandinavian Countries" umiała przyciągnąć do współpracy szerokie sfery międzynarodowego świata naukowego.

WYDANIE JUBILEUSZOWE „KUPIEC — ŚWIAT KUPIECKI".

Dnia 5 lutego rb. ukazał się zeszyt jubileuszowy najstarszego polskiego tygodnika kupiecko - przemysłowego, pisma związkowego „Kupiec" i „Świat Kupiecki", które to wydawnictwo w roku bieżącym obchodzi 30-tą rocznicę chlubnej działalności. Powyższe wydanie stanowi cenną pamiątkę dla abonentów. Numer zawiera 138 stron druku. Na treść składa się cały szereg artykułów, stanowiących historię wydawnictwa na tle stosunków w kupiectwie polskim, zwłaszcza w poznańskim. Numer rozpoczyna się reprodukcją autografu Pana Prezydenta R. P., zawierającego życzenia z okazji jubileuszu wydawnictwa. Czasopismo „Kupiec" założone zostało przez p. Artura Gustowskiego w Poznaniu, dnia 1 lutego 1907 r. Wydawnictwo to było zawsze wiernym odzwierciedleniem tego, czego w codziennej praktyce handlowej kupiec potrzebuje, ale ponad to było przede wszystkim czasopismem polskim, budzącym i krzewiącym polski patriotyzm gospodarczy, streszczający się w haśle „swój do swego po swoje". „Kupiec" i w okresie wojny światowej utrzymywał nieprzerwaną ciągłość swej działalności, będąc pierwszym kupieckim pismem, które torowało już w czasach przedwojennych drogi zbytu fabrykantom rodzimej wytwórczości na były trójzaborowy rynek Polski. Od maja 1923 r. obok p. Artura Gustowskiego występuje p. Leszek Gustowski, który po z górą dziesięcioletniej współpracy przejął wydawnictwo we własny zarząd. Dzięki jego zabiegom pod koniec 1930 r. nastąpiła fuzja z czasopismem

„Świat Kupiecki", organem Związków Towarzystw Kupieckich Polski Zachodniej. Tym sposobem rozszerzył się zasięg wydawnictwa, uwzględniając w coraz to większej mierze sprawy ogólno - polskie. Z biegiem czasu, zwłaszcza w latach ostatnich, wydawnictwo podjęło się jednocześnie wydawania i całego szeregu innych czasopism fachowych, jak „Dom Gościnny", miesięcznik dla restauratorów i hotelarzy, tygodniki „Drogerzysta" i „Rynek Metalowy i Maszynowy", dwutygodniki „Przemysł skórny", miesięczniki „Przegląd Cukierniczy", „Papier i Galanteria", oraz „Złotnik i Zegarmistrz", wreszcie dwutygodnik „Malarz", stanowiący zdobycz najnowszą; poza tym ukazują się doroczne wydawnictwa, przeważnie kalendarze fachowe. Cała ta rozgałęziona działalność, odpowiadająca w wysokim stopniu potrzebom ogólno - polskim, sprawiła, że zasięg dziesięciu wymienionych wydawnictw obejmuje obecnie teren branżowy całej Polski.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POŁOWY MORSKIE W LUTYM RB.

Ogólne połowy morskie w miesiącu lutym dały 1.434.070 kg ryb o wartości 283.853,— zł. Stanowi to spadek ilościowy o z górą 70% w stosunku do tego samego miesiąca roku ubiegłego. Wartość natomiast połowów pozostała mimo tak poważnego spadku ilościowego bez zmiany, co wytłumaczyć się daje wzrostem cen na szproty (z 4.— zł za 100 kg w roku ubiegłym, do 16,— zł za 100 kg w bieżącym miesiącu).

Szproty stanowiły w lutym 90% ilości całomiesięcznych połowów 1.312.600 kg (jest to jedna trzecia połowów w lutym roku ubiegłego).

Złowiono innych gatunków ryb: (ilość w kg, cena w groszach za kg w nawiasie) łososie 250 szt., 2.980 kg (300), troć 63 szt., 190 kg (600), płastugi-stornia — 1.780 kg (40), śledziki — 119.910 kg (35), węgorze — 2.740 kg (140), wątłusze (dorsze) — 10.080 kg (40), sieja — 180 szt., 250 kg (250), szczupaki — 1.930 kg (220), okonie — 100 kg (100), certy — 1.490 kg (30).

Podział połowów na poszczególne miejscowości przedstawiał się następująco:

Hel: 701.120 kg — 134.241 zł; Gdynia: 345.320 kg — 68.228 zł; miejscowości: Jastarnia, W. Wieś: 356.040 kg — 66.426 zł; miejscowości od Chłapowa do Karwii: 10.320 kg — 1.810 zł; miejscowości nad Zatoką od Pucka do Obłuża: 38.420 kg — 12.008 zł; połowy dalsze (głębia gdańska): 1.000 kg płastug i 1.850 kg dorszy — 2.850 kg — 1.140 zł.

Największe ilości połowów odebrały: wędzarnie 1.327.290 kg wart. 221.784 zł; do Gdańska wysłano 3.380 kg wart. 2.525 zł; na rynku miejscowym sprzedano 123.400 kg wart. 59.580 złotych.

(Dane statystyczne Morskiego Urzędu Rybackiego).

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU ŚLEDZIOWYM.

Miniony sezon połowów śledzi jarmuckich w Anglii wykazał przewagę większych śledzi (matfulle). W rezultacie odczuwa się dotkliwy brak śledzi solonych smolmatisów (a więc najmniejszych), które są bardzo pożądane dla sprzedaży detalicznej. Śledzie małe jako najtańsze znajdują zawsze chętnych nabywców, przy sprzedaży na sztuki, gdyż w jednej beczce znajduje się około 1.300 do 1.400 sztuk śledzi solonych wielkości smolmatis, a śledzi większych (matfulle) jest w beczce tylko od 900 do 1.000 sztuk. Aby zaspokoić żądania klientów mieszano nawet śledzie duże z małymi, co doprowadziło do nieporozumień, a nawet do procesów.

Dziś w Anglii na składach nie ma śledzi jarmuckich małych (smolmatisy) i pozostaje tylko jedyna możliwość otrzymania tych śledzi w Holandii. Tymczasem otrzymała kontyngent na śledzie holenderskie tylko jedna firma w Gdyni („Mewa"). Gdańsk natomiast nie potrzebuje kontyngentów, bo posiada na składach jarmuckie smolmatisy. Ten stan rzeczy wysoce utrudnia sytuację importerów gdyńskich, gdyż kupcy z kraju czyniąc zakupy innych gatunków śledzi żądają również i śledzi małych, a nie znajdując ich tutaj czynią zakupy w Gdańsku i przez to samo odzwyczajają się od rynku gdyńskiego. Grozi to pozostawieniem na składach w Gdyni tych partyj śledzi, które powinny znaleźć odbiorców w okresie postu.

W interesie całości ośrodka importowego w Gdyni leży więc rozszerzenie przydziału kontyngentów na śledzie holenderskie.

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI I INNYCH RYB NA RYNKU RYBNYM W GDYNI W PIERWSZEJ DEKADZIE BM.

W porcie rybackim w Gdyni notowano następujące ceny w złotych, za towar oclony franco wagon i za połowy własne:

„Mewa" polskie połowy: jarmuckie FF smolmatis 70, matis i matful 68, mleczaki 85, spent 60. Merkur: 63. Mewa szkockie: wysprzedane. Mewa importowane holenderskie „AT" smolmatis 70, matis i matful 68.

Importowane jarmuckie: trójka matis i smolmatis 78, I. trade: smolmatis i matis 77, matful 76, spenty 64, ordinery 71.

Importowane szkockie: trójka 85, I. trade: matis 78 do 83, matful 80, crownmatis i crownmedium od 78 do 82.

Importowane:

holenderskie 68,

islandzkie oryginalne od 66 do 69, twarde *islandzkie* 40.

norweskie, z połowów islandzkich: matiesy od 60 do 65,

Schneidehering 84. SLOO od 43 do 44, VAAR 38.

Śledzie zamrożone norweskie 50 kg — 21,— zł

śledziki świeże szwedzkie w lodzie 50 kg — 29,— zł

śledziki z polskich połowów świeże 50 kg od 20,— do 35,— zł

śledzie świeże w lodzie norweskie skrzynia 95 kg netto od 34,— do 38,— zł

dorsze mrożone islandzkie, bez głów i wnętrzności 50 kg — 40,— zł

dorsze duńskie mrożone, bez głów i wnętrzn. 50 kg — 32,50 zł

dorsze z polskich połowów (głębia gdańska) 50 kg, świeże — 25,— zł

flądry świeże polskich połowów (głębia gdańska) 50 kg — 60,— zł.

Na rynku targowym w Gdyni notowano w piątek 26 II br. za kg śledzie mrożone norweskie 0,60 zł, dorsze świeże 1,20 zł, śledziki polskie 0,80 zł, szczupak żywy 2,80 zł, śnięty 2,60 zł, lin żywy 2,80 zł, karp żywy 2,60 zł, karp śnięty 2,40 zł, płocie od 1,20 do 1,60 zł, certy 1,50 zł, drobnica (płocie) zabierana w całości przez wytwórnie konserw 0,55 zł.

Wędzarnie sprzedawały w hurcie: wędzone szproty za kg od 0,64 do 0,68 zł, biklingi skrzynka 10 do 12 sztuk od 1,70 do 1,90 zł.

Połowy szprotów w dalszym ciągu w pierwszych 10 dniach b. m. nie dopisały. Ogółem złowiono w Gdyni 8, a w Helu 223 centnarów (à 50 kg). Ilość tę sprzedano w drodze dorywczo prowadzonej licytacji uzyskując za 50 kg szprotów od 28 do 35 zł.

Łososi dowieziono do Helu 920 kg (cena za kg zł 6,20). Z połowów w sobotę, dnia 6 marca 1937 r. przywieziono tylko śledziki około 100 centnarów. przy cenie od 20 do 26 zł za centnar.

Nadzieje rybaków, że silne wiatry wschodnie napędzą szproty okazały się złudne. W poniedziałek 8 marca 1937 r. kutry rybackie łowiły przeważnie śledziki.

BIBLIOGRAFIA Z ZAKRESU RYBACTWA.

FISCHHANDELSKUNDE FISCHWAREN-INDUSTRIE. Ein Hand-, Lehr-, und Nachschlagebuch für Fischhändler, Fischwarenfabrikanten, Feinkosthändler, Tierärzte, Nahrungsmittelchemiker, Ärzte und Beamte. *Von Georg Lebbin.* Wien—Leipzig: Hartleben 1936. VIII, 344 S. (Chem.-techn. Bibl. Band 403). 9 RM.

(Handel rybami i rybny przemysł przetwórczy).

Podręcznik naukowy i informator dla kupców, fabrykantów, weterynarzy, chemików, lekarzy i urzędników.

1 część ogólna — cechy rozpoznawcze ryb

2 „ przegląd ryb i żyjątek wodnych z punktu widzenia praktycznego ich wykorzystania

3 „ przemysłowe wykorzystanie surowca (recepty i przykłady fabrykacji)

4—6 „ materiały pomocnicze w przemyśle rybnym, przepisy prawne, porozumienia handlowe etc., wreszcie bibliografia i lista naukowych nazw ryb.

FISCHINDUSTRIELLES TASCHENBUCH. Praxis und Wissenschaft d. Seefischverarbeitung 2 Aufl. Unter Mitwirkung von Fachleuten aus Praxis und Wissenschaft bearbeitet von *Fritz Lücke.* Braunschwenig: Seger & Hempel 1936, 536 24 S. 8 RM.

(Przemysł rybny) — Informator kieszonkowy. — Praktyka i teoria przerobu ryb morskich.

Przy współudziale fachowców, praktyków i teoretyków opracował F. Lücke. Zawiera ogólny przegląd niemieckiego przemysłu rybnego i omawia kwestie, jak suszenie, solenie, wędzenie, wyrób konserw, materiały pomocnicze. opakowanie, zużytkowanie odpadków itd.

DIE DANZIGER MARKTREGULIERUNG FÜR ERZEUGNISSE DER LANDWIRTSCHAFT UND DER FISCHEREI. Von *F. Dormeyer.* M. einem Vorw. von L. Rettelsky. Danzig: Verlagsges. 1936. 139 S. Fig. 1, 60 RM.

(Reglamentacja gdańskiego rynku produktów rolnych i rybnego).

Autor przedstawia położenie i kryzys rolnictwa gdańskiego przed reglamentacją, zasady i główne punkty reglamentacji, polegające na współpracy wszystkich grup gospodarczych, biorących udział w produkcji, przerobie i handlu artykułów rolnictwa i rybołówstwa. Uwypuklone są korzyści systemu współpracy, kontyngentowania i koncesjonowania, szczególnie widoczne w rozdziałach omawiających gdańskie mleczarstwo, rybołówstwo i kształtowanie się handlu rybnego. Umowa międzynarodowego charakteru i gospodarcze stosunki z Polską są uwzględnione w związku z reglamentacją rynku. Końcowy rozdział jest poświęcony krytycznym uwagom o reglamentacji.

KRONIKA

KLAUZULA W POZWOLENIACH PRZYWOZU NA POMARAŃCZE I MANDARYNKI Z PALESTYNY.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządziło. aby pozwolenia przywozu na pomarańcze i mandarynki z Palestyny. wydane od dnia 1 IV 1937 r.. były zaopatrywane w następującą klauzulę:

„Ważne tylko po przedłożeniu świadectwa pochodzenia. wystawionego w kraju pochodzenia towaru".

IMPORT POMARAŃCZ Z PALESTYNY.

Zwracamy uwagę importerom pomarańcz palestyńskich, że od dnia 1 kwietnia br. zezwolenia przywozu na import pomarańcz z Palestyny będą wydawane z klauzulą „ważne tylko po przedstawieniu świadectwa pochodzenia. wystawionego w kraju pochodzenia towaru."

OPŁATY NA ROZ NA ŚLIWKI KALIFORNIJSKIE.

Istnieją możliwości otrzymania zwrotu nadpłat uiszczonych na Rachunek Organizacji zbytu od importu śliwek amerykańskich. o ile śliwki te zostały przerobione w zakładach uszlachetnienia śliwek i firma handlowa udowodni odpowiednim zaświadczeniem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, że dana partia towaru została rzeczywiście przerobiona. W tych wypadkach istnieje możliwość otrzymania zwrotu różnicy nadpłat, jaka zachodzi pomiędzy stawką pobieraną od zakładów uszlachetnienia śliwek a stawką dla firm handlowych.

ZAPASY POMARAŃCZ W GDYNI.

Zapasy pomarańcz w Gdyni na dzień 13 marca b. r. wynosiły ogółem około 111.300 skrzyń. Z ilości tej przypada na pomarańcze włoskie około 32500 skrzyń, na polestyńskie około 61.800 skrzyń. a na hiszpańskie około 17000 skrzyń.

ZAPASY CYTRYN W GDYNI.

Ogólne zapasy cytryn włoskich wynosiły na dzień 13 marca br. około 3000 skrzyń. W dniu 14 – 15 bm. wyładowane zostanie około 17000 skrzyń, tak, że na dzień 15 bm. zapasy te wyniosą około 20000 skrzyń.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 23 lutego rb. nadszedł do Gdyni s/s „Nordland" z ładunkiem 5.687 skrzyń pomarańcz palestyńskich wagi 216.106 kg.

Dnia 3 marca rb. przybył do portu s/s „Holand" i wyładował 23.000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich.

s/s „Birkaland" przybył dnia 5 marca br. z transportem 28.078 skrzyń pomarańcz palestyńskich wagi 1.066.964 kg.

Dnia 12 marca rb. s/s „Randi" wyładował 17.000 skrzyń cytryn włoskich.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW.

s/s „Vikingland" ma przybyć do Gdyni dnia 14 marca rb. z największym w bieżącym sezonie transportem pomarańcz palestyńskich 38.146 skrzyń wagi 1.449.548 kg.

Tego samego dnia ma nadejść s/s „Gunborg" z ładunkiem 364.381 kg rodzynek, sułtanek i koryntek greckich.

Dnia 20 wzgl. 21 marca rb. spodziewany jest transport 28.500 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 64 worków rodzynek z Cypru. Transport ten ma nadejść s/s „Lewant".

s/s „Dorit" nadejdzie dnia 23 marca rb. z transportem ca 15.000 skrzyń cytryn i drobnych ilości pomarańcz włoskich.

W drugiej połowie marca spodziewane są następujące statki:

„Hispania" — ca 14.000 skrzyń cytryn włoskich.

„Mansuria" wzgl. „Masylia" (brak dokładnych komunikatów) — z ładunkiem pomarańcz hiszpańskich.

„Kanadia" – z ładunkiem pomarańcz hiszpańskich.

TRANSPORT KAWY BRAZYLIJSKIEJ.

Dnia 15 wraca do portu gdyńskiego ss. Pułaski. Przywozi on z Brazylii około 203 ton kawy brazylijskiej. Z ilości tej jest przeznaczone dla importerów polskich 163 ton. czyli około 2.720 worków. a dla importerów gdańskich 40 ton. czyli około 660 worków.

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (13 III br.)

Nadzieje o polepszeniu się sytuacji w handlu towarów kolonialnych w związku z nadchodzacym sezonem wielkanocnym zawiodły zupełnie. Obroty handlowe są te same co w drugiej połowie lutego. Przyczyną tego jest brak środków finansowych u odbiorców jakoteż ogólne zubożenie samych konsumentów. Narazi to niewątpliwie na znaczne straty te firmy, które nie licząc się z wytworzonym stanem, sprowadziły większe ilości towarów świątecznych.

Kawa surowa.

Na rynkach zagranicznych ceny kawy utrzymują się na poziomie poprzednim. To

samo jest również i na rynku krajowym. — Cena na kawę Victoria 7 waha się od 4,25 — 4,35 zł za kg, a na gat. Guatemala 5,70 — 5,85 zł na kg. Podaż kaw niebieskich zawsze jeszcze większa ponad zapotrzebowanie. Kawa brazylijska ze s/s Pułaski z grudnia ub. r. i s/s Kościuszko z lutego br. nie weszła jeszcze wszystka do kraju z powodu nie załatwienia formalności kompensacyjnych. Zalegające zapasy powiększą się po wyładowaniu nowego transportu z Pułaskiego.

Herbata.

Na rynkach zagranicznych tendencja mocna, ceny zwyżkowały i utrzymane były na ostatniej aukcji w Londynie na wysokim poziomie. Tłumaczy to się zmniejszaniem zapasów, które w obecnym czasie wynoszą ca 189,5 mil. funtów ang., podczas gdy w tymże okresie ubiegłego roku wynosiły one ca 244 mil. funtów ang., a w roku 1935 około 281 mil. funtów. Rynek angielski przewiduje wzrost produkcji herbaty w roku bieżącym. Efekt tego będzie jednak dopiero za 6 — 7 miesięcy, tj. pod koniec roku. Wzrost produkcji odczuje rynek handlowy z początkiem roku 1938.

Na rynku krajowym sytuacja naogół bez zmiany. Ceny wahają się: Sumatra od 13,50 do 14.00 zł za kg, Ceylon przeciętny od 14,50 do 15,00 zł za kg.

Korzenie.

Ceny na pieprz na rynkach zagranicznych nieco zwyżkowały. Za pieprz czarny płaci się obecnie 25,5 do 26 Hfl. za 100 kg. — Na rynku krajowym sytuacja bez zmiany. Podaż znacznie większa od popytu. Cena na pieprz czarny waha się od 4,70 do 4,80 zł za kg, cynamon sprzedaje się po cenie zł 7,30 do 7,40 zł za kg. Ziela angielskiego brak.

Owoce suszone.

W owocach suszonych zupełny zastój. Na sułtanki brak w ogóle zapotrzebowania. Robi się jedynie obroty i to małe w śliwkach suszonych. Jest nieco większe zainteresowanie na rodzynki. lecz artykułu tego nie ma na rynku gdyńskim.

Masło kakaowe.

Tendencja naogół bez zmiany. Cena 4,50 — 4.60 zł za kg. loco magazyn w Gdyni.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od dnia 25 lutego do dnia 10 marca wystawiły przedsiębiorstwa aukcyjne razem do przetargu 7.580 skrzyń pomarańcz hiszpańskich. z których sprzedano 7.380 skrzyń. Pomarańcz palestyńskich wystawiono 3.900 skrzyń — sprzedano 900 skrzyń. 50 skrzyń pomarańcz włoskich w całości sprzedano.

Wystawiono 690 skrzyń cytryn włoskich, które w całości sprzedano.

Grape-fruit's sprzedano 36 skrzyń.

Poza tym wystawiono 17 worków migdałów włoskich. 18 worków orzechów włoskich, 200 skrzyń sułtanek i 80 worków koryntek greckich. Wszystkie te partie zostały sprzedane w całości.

Tendencja na pomarańcze tak palestyńskie jak hiszpańskie słaba i wobec poważnych ilości. jakie składowano w Gdyni i jakie w najbliższym czasie mają nadejść — spodziewana jest zniżka cen. Wzmacnia się natomiast tendencja na cytryny włoskie.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o. w Gdyni.

Na aukcji w dniu 25 lutego rb. wystawiły 2.500 skrzyń pomarańcz palestyńskich. 1.552 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 36 skrzyń grape-fruit's palestyńskich, 690 skrzyń cytryn włoskich, 17 worków migdałów i 18 worków orzechów włoskich, 200 skrzyń sułtanek tureckich i 80 worków koryntek greckich.

Pomarańcz palestyńskich sprzedano 900 skrzyń po 1,09—1.18 zł za 1 kg.

Pomarańcz hiszpańskich zostało sprzedanych 1.352 skrzyń w cenie 0,65—0.90 zł za 1 kg.

Grape-fruit's wszystkie sprzedano po 24.00—32.50 zł za 1 skrzynię.

Cytryny sprzedano wszystkie przy mocnej tendencji, osiągając cenę 37,50—40.00 zł za 1 skrzynię.

Wszystkie partie owoców suszonych zostały sprzedane.

Za migdały płacono 6.95—7.15 zł za 1 kg.

Za orzechy płacono 5.20 za 1 kg.

Za koryntki greckie płacono 1,22 zł za 1 kg.

Za sułtanki tureckie płacono 1.88—1.90 zł za 1 kg.

W aukcji udział wzięło 33 kupców — 28 dokonało transakcje.

Na aukcji w dniu 1 marca wystawiono 1.400 skrzyń pomarańcz palestyńskich. 2.275 skrzyń pomarańcz hiszpańskich i 800 skrzyń cytryn włoskich. Pomarańcze palestyńskie wycofano z powodu braku nabywców.

Pomarańcze sprzedano po 0.62—0.85 zł za 1 kg.

Z 800 skrzyń wystawionych cytryn włoskich zostało 600 skrzyń po 37.75—38,00 zł za 1 skrzynię.

Udział w przetargu wzięło 36 kupców. z których 18 nabyło towar.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o. w Gdyni

urządziły przetarg dnia 4 marca, wystawiając 877 skrzyń pomarańcz hiszpańskich (towar własny bez limitu) oraz 50 skrzyń pomarańcz włoskich (towar komisowy). Obydwie partie sprzedano: pomarańcze hiszpańskie — 0,87—0,96 zł za 1 kg: pomarańcze włoskie — 23.50 zł za 1 skrzynię.

Na aukcji było 30 kupców, z których 7 dokonało transakcje.

Następny przetarg odbył się dnia 10 marca. na którym wystawiono 1.172 skrzyń standart. pomarańcz hiszpańskich, 52 skrzyń dużych i 1.652 skrzynek małych (klatek). Towar sprzedano po 0,88—0.97 zł za 1 kg.

Na aukcji było obecnych 25 kupców, 8 nabyło towar.

NIEPRAWDZIWA INFORMACJA O LIKWIDACJI AUKCJI OWOCOWYCH.

W związku z informacją, jaka się ukazała w prasie o rzekomej decyzji zlikwidowania f. Aukcje Owocowe, stwierdzić należy, że informacja ta nie ma żadnych podstaw. Aukcje Owocowe nie będą zlikwidowane, natomiast zapadła decyzja o likwidacji f. Gdyńskie Targi Owocowe.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Włochy.

Ostatnio na rynku włoskim daje się zauważyć wzrost zainteresowania pomarańczami blond z okolic Fondi, Pagani, Nocera i Ponte-Cagnano. Wpłynęło to na zwyżkę cen, które dochodzą obecnie do 130—135 lirów za 100 kg.

Cytryny w dalszym ciągu zwyżkują, w związku z możliwościami zbytu do Stanów Zjednoczonych, które wskutek powodzi pozbawione są cytryn.

Ostatnio notowana cena cytryn wynosi 65 lirów za 1 skrzynię.

Migdały i inne owoce suszone spadły w cenie bardzo poważnie.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 30 marca 1937 r. | NR 6

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Zagadnienie konsygnacji towarów w porcie gdyńskim

(Referat, wygłoszony przez wiceprezesa dra Władysława Smolenia na Plenarnym Zebraniu Izby w dniu 23 lutego 1937 r.)

I. Uwagi ogólne.

Konsygnacja, która jest jedną z form handlu zamorskiego, obok sprzedaży komisyjnej i handlu na własny rachunek, polega na tym, że załadowca, którym może być producent lub eksporter (zakupujący towar na eksport od producentów) oddaje towar bezpośrednio lub za pośrednictwem komisjonera eksportowego zamorskiemu konsygnatariuszowi z poleceniem sprzedania towaru w chwili odpowiedniej pod względem kształtowania się cen, albo też za pośrednictwem przetargów publicznych lub też wysłania towaru do krajów sąsiednich.

W transakcjach konsygnacyjnych występuje zatem szereg osób, a mianowicie w kraju produkcji towaru t. zw. konsygnant, a następnie bardzo często komisjoner eksportowy, a w kraju, gdzie towar się konsygnuje, t. zw. konsygnatariusz.

Przy omawianiu transakcyj konsygnacyjnych spotykamy się w literaturze gospodarczej bardzo często z identyfikowaniem tego pojęcia z t. zw. komisją eksportową. Konsygnacja różni się jednakże od innych wyżej wzmiankowanych form handlu zamorskiego. Celem transakcji handlowej na własny rachunek jest osiągnięcie zysku, celem sprzedaży komisowej jest uzyskanie prowizji, natomiast zadaniem komisjonera eksportowego, który nie sprzedaje bezpośrednio, jest wyszukanie odpowiedniego konsygnatariusza w kraju konsygnowania towaru, a ponadto do jego obowiązków należy także pośredniczenie przy finansowaniu konsygnacji. Konsygnatariusz natomiast jest czynnikiem zaufania, którego obowiązkiem jest badanie rynku odbiorczego, wysokości jego zapotrzebowania, gustu konsumentów, formy i warunków sprzedaży, raportowanie o tym załadowcy bezpośrednio lub za pośrednictwem komisjonera eksportowego, przechowywanie towarów na składzie, dokonywanie w odpowiednim momencie sprzedaży towaru na podstawie określonych limitów i odprowadzenie pieniędzy, osiągniętych ze sprzedaży. Czynności konsygnatariusza posiadają szerszy zakres niż czynności komisjonera. Czerpie on też wynagrodzenie z większej ilości działań niż komisjoner, a mianowicie za wszelkie usługi, związane z penetracją rynku, oraz za usługi spedycyjne, które świadczy w stosunku do przechowywanego przez siebie na magazynie towaru.

W historii rozwoju handlu odegrała konsygnacja stosunkowo poważną rolę. Była ona nieodzowna koniecznością w tych czasach, kiedy na skutek długotrwałej komunikacji morskiej przestrzeń czasu między załadowaniem towaru, a sprzedażą do rak odbiorcy, była zbyt wielka, co wpływało szkodliwie na zaopatrywanie rynków w surowce i artykuły zamorskie. W miarę jednak przyśpieszania transportu morskiego i udoskonalenia środków komunikowania się rynków załadowczych i odbiorczych, doznawała konsygnacja

ograniczenia, ustępując stopniowo miejsca transakcjom efektywnym.

Konsygnacja jest tą formą handlu międzynarodowego, która zasadniczo dla prosperowania wymaga wolnego handlu. Tym też tłumaczy się jej gwałtowny upadek w krajach, prowadzących politykę ograniczeń w dziedzinie handlu międzynarodowego.

Transakcje konsygnacyjne odbywają się prawie wyłącznie w dziedzinie handlu surowcami. Konsygnowanie artykułów przemysłowych natomiast ma miejsce tylko wtenczas, gdy wprowadzenie danego artykułu na pewnym rynku wymaga intensywnej reklamy. Jako przykład takiej konsygnacji można wymienić samochody wielkiego przemysłu automobilowego Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Konsygnuje się również artykuły, przy których z powodu niepewnej sytuacji na rynku i niebezpieczeństwa psucia towaru importer nie może ponosić ryzyka złączonego z handlem na własny rachunek, jak np. przy owocach południowych. Te transakcje wymagają jednakże bardzo szybkiej likwidacji. Załadowca z góry zdecydowany jest na ryzyko i oddaje swój towar „na szczęście"; poza tym wypadki podobnego rodzaju konsygnacji zachodzą tylko sporadycznie. Stałe transakcje konsygnacyjne mogą się odbywać tylko, jak już wyżej wzmiankowano, przy surowcach i produktach kolonialnych nie psujących się łatwo.

Oddawanie towarów na konsygnację połączone jest zawsze z poważnym ryzykiem. Toteż załadowca decyduje się na nią wówczas, jeżeli ma już większą ilość nabywców na swój towar na danym rynku lub też spodziewa się, że przez stworzenie ułatwień w zaopatrywaniu pewnego rynku w dany towar, zwiększy jego zapotrzebowanie. Konsygnacja jest aktualna przy towarach, gdzie zależy odbiorcy na szybkiej i bezpośredniej dostawie i wówczas kiedy zadośćuczynienie istniejącym formalnościom przywozowym (reglamentacja przywozu, ograniczenia dewizowe) przedstawia większe trudności dla drobnego importera. Wynika z tego, że aczkolwiek zasadniczo powodzenie transakcyj konsygnacyjnych zapewnione jest przy wolnym handlu, to z drugiej strony zarządzena, krępujace tę wolność, mogą być także w pewnych okolicznościach motywem, uzasadniającym tę konsygnację.

Załadowca niewątpliwie prędzej zdecyduje się na konsygnację, jeżeli przekona się, że dzięki niej właśnie konkurencja jego osiągnęła już pewne rezultaty. Toteż w jednej z rozmów, prowadzonych z przedstawicielami dużego handlu za granicą na temat interesów konsygnacyjnych w Gdyni, padło zdanie, że konsygnacje znajdą się w Gdyni, jeżeli pierwsza w tym względzie podjęta próba się uda.

Rozmiary konsygnacji względnie stosunek interesów konsygnacyjnych do handlu efektywnego zależny jest w dużym stopniu od nasilenia poszukiwania danego artykułu na rynkach. Jeżeli towar jest poszukiwany i przedmiotem transakcyj na wszystkich większych giełdach towarowych, nie spotyka się, aby konsygnacja tego towaru w portach, stanowiących nawet duże rynki, obejmowała większe ilości. Tak np. konsygnacje kauczuku w największych portach zachodnio-europejskich wynoszą przeciętnie zaledwie do kilku set ton (Amsterdam, Antwerpia).

Konsygnacje spotyka się przeważnie w portach tych państw, które posiadają rozległe kolonie. Tak np. w odniesieniu do handlu holenderskiego, nieomal wszystkie surowce i artykuły, pochodzące z Indyj Holenderskich, jako to: kopra, włókna, kopal, kapok, zioła lekarskie, ziarno palmowe, tłuszcze zwierzęce i roślinne, korzenie, kauczuk, garbniki, sago, drewno szlachetne, cyna, stanowiąc przedmiot dużego handlu, są równocześnie w znaczniejszych ilościach (z wyjątkiem kauczuku) konsygnowane w portach holenderskich. — Porty te, będące równocześnie dużymi rynkami światowymi, posiadają także w konsygnacji szereg artykułów, pochodzących z poza granic Indyj Holenderskich, jak kawa, kakao, herbata, ryż, skóry surowe i wiele innych.

Spośród portów europejskich znane są dziś głównie Londyn i Rotterdam jako porty konsygnacyjne. Hamburg, dzięki bardzo rozwiniętemu handlowi tranzytowemu, był poprzednio obok Londynu, drugim z rzędu portem konsygnacyjnym, znanym głównie z konsygnacji kawy. Znawcy tych spraw oceniają dawny stosunek w tym względzie Hamburga do Londynu jak 1:3, podczas gdy obecnie przedstawia się on jak 1:10 na korzyść Londynu. Hamburg stracił swoje znaczenie jako port konsygnacyjny z powodu ograniczeń importowych i dewizowych.

Dany port jest „dobry" dla konsygnacji, jeżeli zaplecze jego wykazuje dużą chłonność na artykuły konsygnacyjne oraz jeżeli posiada on łatwą komunikację z krajami sąsiednimi (tranzyt). Te walory były dawniej podstawą do rozwoju handlu konsygnacyjnego w Hamburgu i stanowią obecnie jeszcze podstawę dla interesów konsygnacyjnych w Rotterdamie.

Charakter konsygnacji jest bądź to bezpośredni, bądź też pośredni. Należy to rozumieć w ten sposób, że przy konsygnacji bezpośredniej całe ryzyko interesu obarcza załadowcę towaru, podczas gdy przy konsygnacji pośredniej zachodzi współpraca załadowcy z zaprzyjaźnionym domem handlowym w porcie konsygnacyjnym, który stosownie do zawartego porozumienia częściowo finansuje towar, lub też w inny sposób bierze na

siebie część ryzyka. Ta forma konsygnacji jest dzisiaj coraz częściej stosowana.

Przy tej sposobności należy zaznaczyć, że rozwój transakcyj konsygnacyjnych na terenie jeszcze nie znanym, takim np. jakim byłaby Gdynia, znalazłby w formie konsygnacji pośredniej niewątpliwie większe szanse realizacji niż w formie bezpośredniej. Twierdzenie to jest tym bardziej słuszne wobec faktu, iż przy dzisiejszej sytuacji polityczno-gospodarczej, nawet w stosunku do znanych rynków odbiorczych, woli załadowca przechodzić na transakcje efektywne.

Rozwikłanie sprzedaży konsygnacyjnych przybiera, zależnie od właściwości towaru, różne formy: a) towar sprzedaje się niezwłocznie po wyładowaniu na nabrzeżu na podstawie oględzin, b) towar przyjmuje się na skład dla odczekania korzystnego pod względem cen momentu, albo c) towar sprzedaje się za pośrednictwem regularnie odbywających się przetargów publicznych.

Ciekawym przykładem transakcyj konsygnacyjnych jest wełna australijska, interesująca również rynek polski. Wiadomą jest rzeczą, że importer nie kupuje wełny w kraju produkcji, a to dlatego, że jakość wełny jest bardzo różnolita, zależnie od proweniencji, hodowcy i t. p. Toteż wykazuje handel wełną różne formy: a) eksporter zakupuje wełnę bezpośrednio u farmerów na podstawie oględzin, b) producent oddaje wełnę na sprzedaż za pośrednictwem regularnych aukcyj, odbywających się przy najbliższej giełdzie i tam zakupuje ją dopiero eksporter. Eksporter odsyła wełnę nabytą bądź to bezpośrednio u producentów, bądź też na aukcjach, na konsygnację do Londynu, c) wreszcie mogą też producenci stworzyć spółdzielnię, celem wysyłania wełny do Londynu na konsygnację bez pośrednictwa. Sprzedaż ze składów konsygnacyjnych odbywa się prawie wyłącznie za pośrednictwem aukcyj londyńskich. Konsygnatariusz, którym jest zazwyczaj w Anglii „broker", otrzymuje od swoich zleceniodawców, a więc od eksportera względnie od spółdzielni limity, poniżej których nie wolno mu wełny sprzedać.

Wyżej opisana transakcja, jako też i inne transakcje, złączone z konsygnacją, nie mogą się odbywać bez pomocy kredytów w formie zaliczek, na przestrzeni czasu od wyprodukowania towaru względnie surowca do momentu sprzedaży. Komisjoner eksportowy, jako też konsygnatariusz, oddaje w tym względzie poważne usługi. Normalny proces zaliczkowania przesyłek konsygnacyjnych odbywa się w ten sposób, że komisjoner eksportowy udziela zaliczek w gotówce lub w formie akceptów na rachunek konsygnanta. Odbywa się to na podstawie umowy, przewidującej, że konsygnant ponosi całkowitą gwarancję za kapitał i koszty, oraz że konsygnatariusz przekaże osiągniętą ze sprzedaży należność netto za pośrednictwem komisjonera eksportowego na rachunek konsygnanta. Komisjoner eksportowy zabezpiecza w dalszym ciągu należności swoje w formie ciągnięcia traty na konsygnatariusza z chwilą doręczenia temuż dokumentów przewozowych za pośrednictwem banku w kraju konsygnacji. Ten system znany jest szczególnie przy konsygnacji kawy. Wszelkie zaliczki pokrywa się zasadniczo z wpływów za sprzedany towar. Zaliczkowanie ładunków konsygnacyjnych jest źródłem zarobków zarówno dla komisjonera eksportowego, jako też dla konsygnatariusza.

Znaczenie gospodarcze konsygnacji z punktu widzenia interesów załadowcy towaru polega głównie na tym, że ta forma handlu ułatwia konsygnantowi dostosowanie się do potrzeb rynku, jego warunków i przepisów, regulujących handel, a tym samym penetrację na rynku. Dla odbiorcy towaru nie jest bez znaczenia bezpośrednia i prędka dostawa towarów ze składów konsygnacyjnych. Za te usługi, mające pierwszorzędne znaczenie dla normalnego funkcjonowania przedsiębiorstwa, płaci odbiorca, jak praktyka wykazuje, chętnie ceny, pokrywające z nadwyżką koszty składowania, oprocentowania kredytów i ryzyka. Wreszcie w odniesieniu do portu w Gdyni byłaby konsygnacja skutecznym środkiem dla jego rozwoju, jako dużego ośrodka handlowego. Jeśli bowiem eksporter zagraniczny zdecyduje się na skonsygnowanie swego towaru w naszym porcie, to niewątpliwie utrzymywać on będzie na konsygnacji poważne nadwyżki ponad wysokość kontyngentu, przeznaczonego na rynek polski i będzie się starał, aby nadwyżki te — jako tranzyt — przedostały się do państw stanowiących naturalne zaplecze portu. — W naszych zatem warunkach byłaby konsygnacja także jednym ze sposobów zwiększania znaczenia Gdyni w dziedzinie handlu tranzytowego.

II. Warunki rozwoju transakcyj konsygnacyjnych.

Już na podstawie powyższych ogólnych uwag można skonkretyzować szereg warunków, od których rozwój handlu konsygnacyjnego jest zależny. Najszerszą podstawą dla handlu konsygnacyjnego jest posiadanie kolonij, produkujących surowce, gospodarcze ich opanowanie i uzależnienie pod względem finansowym przez domy handlowe i banki kraju macierzystego. Największe dzisiejsze rynki konsygnacyjne oparte są przede wszystkim o duży handel z koloniami.

Handel konsygnacyjny obejmuje jednakże, jak wykazaliśmy na przykładzie Holandii, a co również potwierdza rynek angielski, nie tylko surowce pochodzące z własnych kolonij. Toteż nie jest pozbawione realnego

uzasadnienia badanie możliwości rozwoju handlu konsygnacyjnego w oderwaniu od kwestyj kolonialnych.

1) Pierwszą grupę warunków niezbędnych dla konsygnacyj w każdym porcie i we wszystkich okolicznościach stanowią sprawy, złączone ze składowaniem towaru. Konsygnacja wymaga „dobrych składów", tj. takich, które dają gwarancję bezpieczeństwa towaru i możność swobodnego dysponowania nim. Oprócz dobrze i celowo zbudowanych magazynów, zabezpieczających towar przed zepsuciem i kradzieżą, duże znaczenie posiada także ich charakter celno-prawny. Towar konsygnowany w porcie winien być łatwo dostępny dla konsygnatariusza, powinna istnieć nieskrępowana możliwość manipulowania tym towarem, pobierania prób, dzielenia na partie, sortowania, przepakowywania i t. p. oraz zapewnienie dalszej jego ekspedycji do krajów sąsiednich. Tym wymogom czyni zadość w pierwszym rzędzie wolnocłowa strefa. Mamy jednak przykłady Rotterdamu i Antwerpii, które nie posiadają wolnych portów, a w których magazyny prywatne, wyposażone we wszelkie uprawnienia naszych składów celnych publicznych względnie tranzytowych, w zupełności zaspakajają wyżej wymienione wymagania towaru konsygnowanego. Jest to jednak możliwe w państwach, gdzie w technice nadzoru celnego stosuje się daleko posunięte uproszczenia bez nieuzasadnionych rygorów i gdzie władze celne odnoszą się z zaufaniem do kupiectwa.

Ze sprawą składów łączy się zagadnienie wysokich opłat za magazynowanie. Opłaty w Gdyni są w porównaniu z zagranicznymi opłatami za wysokie. Należy sobie zdać sprawę z tego, że obecnie jeszcze zależność naszego handlu zamorskiego od pośrednictwa, osiadłego w portach zachodnio-europejskich, jest bardzo silna i że ewentualna konsygnacja w Gdyni byłaby w początkowym stadium niewątpliwie konsygnacją pochodną, t. zn., że otrzymalibyśmy ją za pośrednictwem konsygnatariuszy holenderskich, belgijskich i angielskich. W tych warunkach wydaje się dostosowanie opłat magazynowych przy towarach konsygnacyjnych do poziomu, napotykanego w portach zachodnio-europejskich, — rzeczą nieodzowną.

2) Dalszym warunkiem powodzenia interesów konsygnacyjnych jest należyte rozwiązanie sprawy kredytu i to tak pod względem prawnym jak i faktycznym. Zagadnienie kredytu warrantowego, unormowane przez nasze ustawodawstwo handlowe w postanowieniach, dot. domów handlowych (K. H. art. 647 i nast.) załatwia ten odcinek zagadnienia podobnie, jak ustawodawstwo zagraniczne. Sprawa wymaga jednakże dodatkowo specjalnego potraktowania z uwagi na przepisy dekretu Prezydenta RP. w sprawach obrotu pieniężnego z zagranicą. — Ze względu na to, iż kredyt winien być tani, muszą być w konsygnacji przyciągnięte do współpracy kapitały zagraniczne, w pierwszym rzędzie angielskie. Dlatego też należy sobie uprzytomnić, że zagraniczny kredytodawca zgodzi się na taką współpracę jedynie wtenczas, kiedy w formie autorytatywnej zapewni się jemu, iż ustalone w umowie kredytowej terminy i raty spłat kredytu będą bez jakichkolwiek przeszkód dochowywane. Odpowiedni w tym względzie przepis prawny jest nie tylko warunkiem utrzymania dotychczasowych ram kredytu zagranicznego, udzielanego niektórym z naszych importerów, ale także podstawą ich rozszerzania, co przy zainicjowaniu na większą skalę transakcyj konsygnacyjnych musiałoby nieodzownie nastąpić. W zabezpieczeniu sobie kredytów dla konsygnacyj na rynku gdyńskim będą oczywiście zainteresowani ci konsygnatariusze zagraniczni, przy których pomocy dojdą do skutku pierwsze u nas konsygnacje. To pośrednictwo należałoby wykorzystać w tym kierunku, aby utrwalić i rozszerzyć zainteresowanie naszym rynkiem ze strony finansów międzynarodowych.

Przy omawianiu powyższej sprawy wypada wskazać na warunki, stosowane przez banki angielskie, finansujące transakcje handlowe z niektórymi krajami, których finanse nie posiadają dostatecznych i pewnych podstaw realnych, jak np. z Rumunią i Litwą. Od krajów tych zażądały banki angielskie zdeponowania w Londynie odpowiednich zabezpieczeń. Wprawdzie zaufanie do polskiego rynku jest znacznie większe ze strony zagranicznych sfer handlowych. Wątpliwym wydaje się jednakże, czy jest ono tak duże, aby kupiectwo nasze, w obecnym stanie organizacji aparatu, obsługującego nasz handel zagraniczny mogło własnym wysiłkiem wpłynąć na poważniejsze zwiększenie kredytów zagranicznych w naszym handlu zamorskim.

3) Dziedzina transportu wymaga również dostosowania do potrzeb handlu konsygnacyjnego. Pomijając już sprawę o znaczeniu zasadniczym, jaką jest dalsza rozbudowa sieci naszych linij regularnych do większych rynków światowych, pragniemy zwrócić w pierwszym rzędzie uwagę na zagadnienie kosztów transportu towarów konsygnowanych w Gdyni. Jeżeli towar skonsygnowany wejdzie na rynek polski, nie będzie nastręczać specjalnych trudności zagadnienie kosztów dowozu towarów z dużych ośrodków konsygnacyjnych do Gdyni, gdyż i przy dotychczasowych formach handlu ponosi ten towar również te same koszty. Inaczej natomiast przedstawia się ta sprawa, jeżeli towar miałby być przewożony bezpośrednio z zamorskich rynków produkcyjnych do Gdyni, np. surowych skór z Kolumbii. Dla tych ce-

łów musi być nasz port „portem zasadniczym", a jeżeli pragniemy, by dowóz tych artykułów odbywał się ponadto na polskich statkach, to nieodzownym jest, aby linie polskie należały do odnośnych konferencyj morskich. W przeciwnym bowiem razie, jak to już zresztą miało miejsce, będą tak port nasz jak i linie polskie bojkotowane przez konkurencję, należącą do konferencji, a tym samym napotka sprawa bezpośrednich transportów towarów konsygnacyjnych do Gdyni na wielkie trudności.

Konsygnacja w porcie gdyńskim spełni jedynie wówczas swe zadanie, jeżeli poza obsługą polskiego rynku będziemy mieli także na uwadze handel tranzytowy z Gdyni do państw stanowiących zaplecze tego portu, tj. do Czechosłowacji, Węgier, Rumunii i krajów bałtyckich. Konsygnując towar dla celów tranzytu, stajemy odrazu przed problemem konkurencji środków przewozowych lądowych i rzecznych — jeżeli chodzi o nasze zaplecze południowe, oraz przedsiębiorstw żeglugowych obcych państw — jeżeli chodzi o kraje bałtyckie. Toteż mogliśmy stwierdzić, że konsygnatariusze zagraniczni stają na stanowisku, aby koszty tranzytu z Gdyni pod żadnym warunkiem nie były wyższe od kosztów na innych szlakach komunikacyjnych. Ten problem otwiera się przed nami z całą siłą i stwierdzić należy, że pomimo godnych uwagi posunięć w tym względzie ze strony kolei i przedsiębiorstw żeglugowych, nie jest on jeszcze należycie rozwiązany. Omawiany problem streszcza się w tym, aby łączne koszty przewozu do Gdyni drogą morską i następnie Londyn lub też powtórnie drogą morską do kraju odbiorczego nie były większe od kosztów przewozu np. z Rotterdamu lub Antwerpii do rynków, obsługiwanych dotychczas bezpośrednio z tych portów.

Omawianego problemu nie można szerzej potraktować w tym referacie z różnych przyczyn. Stwierdzamy jednakże, że wymaga on dalszych intensywnych badań ze strony wielu czynników, a przede wszystkim zorganizowania poczynań kolei, żeglugi, spedycji portowej, jako też i administracji naszego portu.

Przy tej sposobności pragniemy jeszcze w odniesieniu do żeglugi wskazać na zasadę, stosowaną przez linie okrętowe bazujące w portach skandynawskich. Przewóz towarów tranzytowych za pośrednictwem tych portów do krajów bałtyckich nie pociąga dodatkowych kosztów, gdyż zainteresowane linie, przewożąc towar np. z Antwerpii lub Rotterdamu do Kopenhagi i otrzymując następnie dyspozycje skierowania towaru do portów bałtyckich, czynią to bezpłatnie. — Prace te kompensują sobie linie okrętowe zwiększonymi ładunkami na swój port macierzysty.

4) Przejdźmy teraz do ograniczeń, napotykanych w handlu międzynarodowym w formie reglamentacji przywozu i przydziału dewiz. Te trudności podcinają w wysokim stopniu wszelkie projekty konsygnacyjne. Nie można sobie też wyobrazić, aby eksporter zagraniczny zdecydował się na zamagazynowanie swoich towarów w gdyńskich składach portowych, jeżeli z góry nie zapewni się jemu sposobu i możności ulokowania części tych towarów na rynku polskim. Czy będzie to forma przyznania konsygnatariuszowi kontyngentów przywozowych na z góry określoną część kontyngentów ogólnych, czy też zaopatrzenie pewnej części zezwoleń przywozowych klauzulą, że pozwolenia ważne są tylko do zakupów w składach konsygnacyjnych w porcie, to jest już sprawą drugorzędną. Bezwzględnie natomiast koniecznym jest powzięcie w tym względzie jasnych decyzyj przez czynniki miarodajne.

Mając zawsze na oku rozwój handlowy portu gdyńskiego, podkreślamy, że wyraźne zdecydowanie sprawy w sensie powyższym nie powinno być traktowane jako jednostronne dobrodziejstwo dla konsygnatariusza. Konsygnacja powinna być użyta do wzmożenia handlowych walorów naszego portu. Da się to osiągnąć przez uzależnienie przyznania kontyngentów przywozowych w formie bezpośredniej lub pośredniej od zobowiązania się konsygnatariusza do utrzymywania na składach gdyńskich poważnych nadwyżek, przeznaczonych na tranzyt. Z omawianą tu sprawą łączy się także odpowiednie uregulowanie przydziału dewiz. Jeżeli chodzi o transakcje gotówkowe, to niezbędne jest zsynchronizowanie wydawania zezwoleń przywozowych z przydziałem dewiz. Przy transakcjach kredytowych winien być natomiast zrealizowany postulat, podany już wyżej, przy omawianiu zagadnienia kredytowego.

5) W związku z powyższymi uwagami pragniemy również przytoczyć opinię zagranicznych domów handlowych, pracujących z rynkiem polskim przy dostawie skór surowych. Uważają one, że nakłonienie zamorskich eksporterów (n. p. argentyńskich) do skonsygnowania ich artykułu w Gdyni byłoby możliwe jedynie pod warunkiem skasowania przepisów w sprawie faktur konsularnych oraz uznania jako wystarczające świadectwa pochodzenia i sanitarnych, które wystawiane na cały transport, musiałyby być ważne także przy sprzedaży mniejszych partyj.

Powyższe zapatrywanie może mieć także, zdaniem naszym, zastosowanie do innych artykułów importowanych tak, iż byłoby wskazanym, w odniesieniu do transakcyj konsygnacyjnych, zrewidowanie dotychczas obowiązujących przepisów formalnych w przedmiocie dokumentów, wymaganych przy imporcie.

6) Jednym z warunków powstania konsygnacji w Gdyni jest także dalsza rozbudowa instytucji rzeczoznawców towarowych, w celu zapewnienia fachowej manipulacji towarem

i próbobrania, powołanie do życia rozjemstwa polubownego i arbitrażów. W tym względzie potrzebne będzie liberalne ustosunkowanie się decydujących czynników do sprawy zatrudniania w porcie fachowych sił zagranicznych do czasu wykształcenia polskich fachowców. W rozmowach z dużymi zagranicznymi domami handlowymi w Holandii i Belgii poruszał delegat naszej Izby sprawę wzajemnej wymiany fachowców zagranicznych i Polaków, kandydatów na kiperów, próbobiorców, towaroznawców itp. Uskutecznienie tej sprawy przy współpracy z wymienionymi domami handlowymi jest całkowicie realne.

Na cele rozbudowy aparatu rzeczoznawstwa w porcie potrzebne są jednakże poważniejsze fundusze, których instytucje gdyńskie, jak np. Izba Przemysłowo-Handlowa, zainteresowane banki i przedsiębiorstwa, nie będą mogły w całości pokryć. Byłoby przeto pożądane, aby sprawa ta, jako posiadająca ogólne znaczenie dla rozwoju i uporządkowania naszego handlu za granicą, była uwzględniona przez wszystkie izby przemysłowo - handlowe łącznie z Ministerstwem Przemysłu i Handlu i znalazła swoje załatwienie w postaci przyznania Izbie naszej odpowiednich środków z funduszu stypendialnego.

7) Już w uwagach ogólnych podkreślaliśmy, że rozwój transakcyj konsygnacyjnych w Gdyni posiadałby większe szanse, gdyby konsygnacje oprzeć można było o poważne domy handlowe w naszym porcie. Poruszona sprawa wymaga ze względu na swoją doniosłość obszerniejszego omówienia. Opinia zagranicy o naszym handlu importowym jest niekorzystna, a zawdzięczamy to systemowi rozdrabniania zezwoleń przywozowych. Zamawianie niewielkich partyj towaru przez poszczególnych importerów osłabia zaufanie do handlu polskiego, wywołując wrażenie o nikłości naszego rynku pod każdym względem. Ten system hamuje także proces usamodzielniania się handlu naszego, którego kontakty, jak mogliśmy stwierdzić, w nielicznych tylko wypadkach sięgają poza Hamburg, Rotterdam i Antwerpię. Panujący obecnie stan rzeczy jest również niekorzystny dla konsumentów, gdyż duże koszty handlowe, powodowane małymi transakcjami, powodują także utrzymywanie się poziomu cen artykułów importowanych na niebywale wysokim poziomie.

Mówiąc o konsygnacji i o współpracy w tym względzie z dużymi domami handlowymi portów zachodnio-europejskich, zdajemy sobie w zupełności sprawę z tego, że taka zależność może być brana pod uwagę jedynie tylko jako zapoczątkowanie konsygnacji i że należyte rozwiązanie tego problemu wymaga, aby konsygnacją w Polsce zainteresować producentów w krajach zamorskich. Znaną jest rzeczą, że kupiec dąży do prędkiego likwidowania interesów handlowych, nie mogąc zamrażać na dłuższy czas swoich kapitałów obrotowych. Te tendencje będą także wykazywały zagraniczne przedsiębiorstwa, pośredniczące między Gdynią a producentem w transakcjach konsygnacyjnych.

Droga do stworzenia dużego handlu w porcie prowadzi jedynie przez koncentrowanie w dużych domach handlowych handlu importowego i odpowiednie do tego nastawienie naszej polityki w zakresie reglamentacji przywozu. Równocześnie obranie tej drogi będzie najlepszym środkiem do wzmocnienia naszej ekspansji handlowej w zakresie eksportu. Możliwości transakcyj kompensacyjnych a nawet eksportowych za gotówkę są mimo wszelkich trudności bardzo poważne, jednakże ich wykorzystanie wymaga dużych zasobów i pracy na dalszą metę, do czego zdolne są jedynie duże przedsiębiorstwa, zasobne w środki własne i mogące pokrywać straty, powstałe przy eksporcie, korzyściami z importu. Jako dowód na słuszność naszych argumentów przytaczamy, że próby, podjęte przez holenderskie domy handlowe, w celu wykorzystania naszego kontyngentu w tekstyliach do Indyj Holenderskich w równowartości 500.000 Hfl. nie zostały dotychczas wykorzystane na skutek tego, że przemysł ten nie mógł przy obecnie stosowanych zasadach w zakresie reglamentacji przywozu osiągnąć porozumienia z importerami.

Na zakończenie powyższych uwag podajemy jeszcze główniejsze artykuły, które — zdaniem naszym — wchodzą w rachubę przy konsygnacji na rynku polskim: artykuły kolonialne, jak kawa i herbata, owoce suszone, następnie korzenie, tłuszcze techniczne, surowce olejarskie, skóry surowe, surowce włókiennicze i w nieznacznych ilościach kauczuk.

Wyżej podane warunki rozwoju konsygnacji w Gdyni są tego rodzaju, że tylko nieznaczna część ich może być zrealizowana przez prywatne czynniki gospodarcze. W dużej części konieczne jest w tym względzie współdziałanie całego samorządu przemysł.-handlowego oraz czynników administracji. Poza tym uwagi powyższe nie wyczerpały problemu tego w zupełności i byłoby wskazanym, aby sprawa stała się przedmiotem dalszych badań na podstawie uwag i wniosków, które wyłonią się w toku dyskusji na konferencjach, poświęconych temu zagadnieniu. Izba nasza, działając dla sprawy handlowego rozwoju portu gdyńskiego, pragnęła w powyższy sposób zainicjować prace nad zagadnieniem, które uważa za bardzo żywotne dla wzmocnienia naszego stanowiska w zakresie zagadnień morskich i znalezienia możliwości dla zwiększenia naszych wpływów i znaczenia w handlu międzynarodowym.

Działalność polskich towarzystw żeglugowych w r. 1936

Wszystkie cztery polskie towarzystwa żeglugowe w roku 1936 znacznie ożywiły i zwiększyły swe przewozy w porównaniu do roku poprzedniego.

Ogółem przewieziono, nie wyłączając linii palestyńskiej, oraz ruchu towarowego pomiędzy Kopenhagą a Halifaxem i Nowym Jorkiem, w roku sprawozdawczym 1.414.870 t. towarów i 3.134 bel bawełny, wobec 1.196.168 ton towarów, przewiezionych w roku 1935. Oznacza to wzrost przewozów względem roku poprzedniego o 19 procent.

Żegluga Polska S. A. przewiozła w roku sprawozdawczym ogółem 761.862 t. towarów i 3.134 bel bawełny wobec 614.228 t. towarów, przewiezionych w roku 1935. Z tej ilości przypadło na linie regularne 314.081 ton (1935: 221.640 t.) i na trampy 447.781,5 ton i 3.134 bel bawełny, wobec 392.588 t. towarów w roku poprzednim. Wzrost ruchu na liniach regularnych (prawie 42 procent) był znacznie większy aniżeli na trampach, których ruch zwyżkował o 13 procent. Ta różnica przyrostu na korzyść linij regularnych jeszcze się zwiększy, o ile się uwzględni zaliczenie do żeglugi trampowej pracy statków „Wisła" i „Kraków", które kursowały w roli pionierów przyszłych lub już istniejących linij regularnych do Południowej i Centralnej Ameryki: tu należy również sezonowa praca zimowa trampów na niestałej jeszcze linii Żeglugi Polskiej z Gdyni do Hiszpanii.

Trampy Żeglugi Polskiej coraz więcej służą do wyręczania statków linij regularnych jak i do badania nowych dróg, poza tym trampy wykonują kontraktowe przewozy rudy szwedzkiej do Gdańska i ostatnio kostki granitowej ze Szwecji do Gdyni, w ilościach dziesiątków tysięcy ton, przewozy zaś rudy nawet przekroczyły 100 tysięcy ton. O ile kontraktowe przewozy dały gros przewozów trampów, to jednak przewozy pionierskie na zapoczątkowanych liniach dały większą rozmaitość pozycyj, a przy tym wartościowszych towarów, dających odpowiednio wyższe frachty.

Proces szybkiego rozwijania (w sensie rozszerzania połączeń i ich intensyfikacji) regularnej żeglugi w Żegludze Polskiej S. A. jeszcze jak widać się *nie zakończył,* ani nawet nie osłabł. W eksporcie przewieziono na liniach 187.148 t. towarów (1935: 123.541 t.), w imporcie 111.507 t. (1935: 93.347 t.) w przewozach międzyportowych i tranzycie 15.426 t. (1935: 4.752 t.)

Z poszczególnych linij Żeglugi Polskiej na pierwszym miejscu należy postawić połączenia z Antwerpią i Rotterdamem, na których ku końcowi roku zarysowało się dalsze zwiększenie częstotliwości odjazdów. Najpierw został zafrachtowany dla linii rotterdamskiej szwedzki s/s „Viksten", a następnie dla linii Gdynia — Gdańsk — Antwerpia dwa statki norweskie s/s „Sollund" i s/s „Sado". W ten sposób na obu liniach razem Żegluga Polska obecnie ma w stałym ruchu 7 statków, w tym 4 polskie i 3 zafrachtowane.

Na linii lewantyńskiej, utrzymywanej wspólnie ze Svenska Orient Linien, nastąpiło w kwietniu podniesienie bandery na pierwszym polskim statku tej linii — m/s „Lewant". Jest to równocześnie trzeci liniowy motorowiec polskiej marynarki handlowej i pierwszy na liniach wód europejskich. Równocześnie oddano właścicielom zafrachtowaną s/s „Sarmację" i w zamian zafrachtowano motorowiec „Hemland", który otrzymał nazwę „Lechistan". Oba statki więc, eksploatowane obecnie przez Żeglugę Polską, są motorowcami.

Na liniach bałtyckich: najstarszej — do Tallinna i Helsinek, utrzymywanej wspólnie z Finska Angfartygs A. B. z odjazdami raz w tygodniu z Gdyni i Gdańska, oraz wschodnio-szwedzkiej utrzymywanej zafrachtowanymi statkami szwedzkimi i norweskimi „Runa", „Tora" i ostatnio s/s „Urd" z odjazdami 14-dniowymi zachowana była przez cały rok ścisła regularność ruchu. Linia zachodnio-szwedzka utrzymywana była szwedzkim s/s „Blenda" z odjazdami 14-dniowymi, również z zachowaniem pełnej regularności. Na linii wschodnio - bałtyckiej, do portów łotewskich i Kłajpedy, kursowały kolejno statki „Falken", „Pionier I", „Anna Greta" i „Birma", w odstępach również dwutygodniowych. Na nowych liniach bałtyckich szczególnie się daje odczuwać brak odpowiedniego tonażu, zwłaszcza dla zimowej pory roku. Toteż dla tych linij głównie przeznaczone są zamówione u Crightona w Abo 2 motorowce po 1.000 t. nośności każdy, o wzmocnieniach przeciwlodowych.

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły towarów eksportowych 249.023 ton (1935: 260.947 t.) importowych 180.467,5 ton i 3.134 bel bawełny (1935: 123.108 t.), i między portami zagranicy przewieziono 18.291 t. (1935: 8.533 t.) Godny uwagi jest wyjątkowo duży wzrost przewozów importowych na trampach, co jest w pierwszym rzędzie skutkiem wykonywania przez statki kontraktów na przewóz wielkich ilości rudy i kamienia brukowego (kostki granitowej).

Z poszczególnych towarów wywieziono na trampach: węgla 130.012 t. (1935: 221.495 t.), koksu 35.901 t. (2.820 t.), zboża 22.480 t.

(7.950 t.), kainitu 5.312 t. (14.712 t), drobnicy 4.471 t. (3.047 t.), drzewa 4.064 t. (4.213 t.), żelaza 2.799 t. (0), siarczanu amonu 2.584 t. (5.110 t.), cukru 1.000 t., nitratu 200 t. Grupa węgla i koksu, jak widać, nieco zmalała w przewozach trampów Żeglugi Polskiej.

Z przywozu przypadło na rudę 112.085 t. (1935: 98.635 t.), tomasynę 38.036 t. (11.900 t.). złom 6.686 t. (7.337 t.), kostkę granitową 13.739 t. (0), quebracho 4.439 t. pomarańcze i cytryny 1.749 t. (2.187 t.), kawę 1.355 t., orzechy palmowe 507 t., siemię lniane 393 t., kukurydzę 240 t.. bawełnę 431 t. i 3.154 bel. wełnę 185 t., skóry 470 t., drobnicę 116 t.. kakao 16 t.

Między portami zagranicy przewieziono: kukurydzy 6.720 t., koksu 4.433 t., rudy 2.702 t., węgla 2.686 t., pomarańcz i cytryn 1.236 t., drobnicy 514 t., wobec 8.027 t. rudy i 506 t. pomarańcz w roku 1935.

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły ogółem 108.117 t. towarów wobec 91.268 t. towarów przewiezionych w roku 1935. Jest to rekordowy wzrost przewozów, gdyż w poprzednich latach przewozy trzymały się na stałej wysokości i zwyżkowały w r. 1935 względem roku 1934 zaledwie o 1 procent. Na liniach angielskich przewieziono 106.919 t. towarów (1935: 89.866 t.), pozostałe 1.198 t. — pomiędzy Gdynią a Havre, Dunkierką, Cherbourgiem i Antwerpią — na linii przeznaczonej głównie dla przewozu emigrantów.

Eksport na liniach angielskich wyraził się liczbą 70.680 t. (1935: 61.741 t.), w tym do Londynu 35.068 t. i 495 koni (przez Gdynię 29.272 t. i wszystkie konie i przez Gdańsk 5.790 t.) i do Hull 35.612 t. i 144 koni (przez Gdynię 19.838 t. i wszystkie konie i przez Gdańsk 15.774 t.)

Importowano na liniach angielskich 36.239 t. (1935: 28.125 t.). w tym z Londynu 15.295 t. (do Gdyni 13.358 t. i do Gdańska 1.937 t.) i z Hull 20.944 t. (do Gdyni 18.778 t. i do Gdańska 2.166 t.)

Jak z powyższego widać specjalnością portu gdańskiego pozostaje nadal eksport do Hull: rozchodzi się tu, oczywiście w pierwszym rzędzie o eksport drzewa i wyrobów z drzewa.

Linia Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe w roku sprawozdawczym ogromnie rozszerzyły swa działalność. Prócz linij istniejących, — północno-amerykańskiej i palestyńskiej. uruchomiono linię południowo-amerykańską z początkiem roku, i w końcu roku — linię meksykańską, — tą ostatnią na razie statkami zafrachtowanymi.

Lecz również na linii południowo-amerykańskiej oprócz „Pułaskiego“ z pierwszym odjazdem w lutym, „Kościuszko“ z pierwszym odjazdem na jesieni, po zakończeniu sezonu wycieczek letnich i „Wisły“, która służyła do komunikacji wyłącznie towarowej, zafrachtowano szereg statków obcych, których maklerem była firma Rothert & Kiłaczycki. W ostatnim czasie odczuwane są trudności zafrachtowania odpowiedniego tonażu dodatkowego. W ruchu pasażerskim statki odjeżdżają z pełnym kompletem emigrantów. W tych dniach już nastąpiło zamówienie dwóch nowych statków dla tej linii.

Wszystkie statki towarzystwa G. A. L. Ż. przewiozły razem w r. 1936 — 73.309 t. towarów, wobec 33.105 t. towarów przewiezionych w roku poprzednim.

Na linii północno - atlantyckiej w roku sprawozdawczym ilość podróży zwiększyła się z 28 w latach poprzednich do 38. Ilość przewiezionych pasażerów zwiększyła się o 93,7 procent, gdyż przewieziono ich 14.841, wobec 7.658 w roku 1935.

Ładunku przewieziono do Ameryki 32.229 t. (1935: 10.718 t.) i z Ameryki 9.359 ton (1935: 8.790 t.) Wzrost przewozów towarowych wynosi zatem w eksporcie i imporcie razem — 113,1 procent. Poczty przewieziono, licząc według ilości worków, więcej o 53,2 procent, aniżeli w roku poprzednim.

Na linii południowo - amerykańskiej przewieziono pasażerów do Ameryki 5.881 t. i z Ameryki 350. Towarów wywieziono 10.3 tysięcy ton, z Ameryki Południowej przywieziono 10,2 tys. ton.

Na linii palestyńskiej przewozy się zmniejszyły w związku z rozruchami w Palestynie i ograniczeniem imigracji. Przewieziono ogółem 20.392 pasażerów (1935: 27.909) i 11.221 t. towarów (1935: 13.597 t.)

Na linii meksykańskiej pierwszy odjazd nastąpił w grudniu (duński statek „P. N. Damm“).

Polsko - Skandynawskie Towarzystwo Transportowe (Polskarob) przewiozło na swych czterech „Roburach“ 471.581,5 t. węgla, w tym 5.448,5 t. węgla między portami zagranicznymi. Jest to rezultat znacznie lepszy niż w roku poprzednim, kiedy przewieziono 457.567 ton, w tym 10.623 t. węgla zagranicznego.

Odbyto podróży 168 (1935: 164) i przebyto ogółem 144.680 mil morskich wobec 137.508 mil w roku poprzednim. Węgiel poszedł do: Szwecji 300.061,5 t., Norwegii 128.657 t., Danii 8.248,5 t., Holandii 14.241 t. i do Belgii 20.373,5 ton. Przewieziono przez Gdynię 463.333 t. węgla, przez Gdańsk 2.800 t. i pomiędzy obcymi portami 5.448,5 ton. *KLT.*

Ruch budowlany w Gdyni w r. 1936.

Ruch budowlany w Gdyni w roku 1936 był bardzo intensywny, intensywniejszy, niż w roku 1934. mniejszy jednak, aniżeli w roku 1935.

W okresie kilku ostatnich lat budownictwo w Gdyni przedstawia się następująco (Źródło — Referat Statystyczny Komisariatu Rządu w Gdyni):

Tabl. 1. Ruch budowlany w Gdyni.

Rok	liczba budynków	kubatura w 1000 m³	koszt budowy w mil. zł
budynki rozpoczęte			
1932	166	176	6 767
1933	337	259	7 046
1934	318	376	10 114
1935	662	818	26 974
1936	463	421	11 724
budynki zakończone			
1932	132	227	11 250
1933	154	87	2 634
1934	228	189	5 263
1935	443	327	9 253
1936	411	313	8 472

Z tablicy 1 zaobserwować możemy w roku 1935 spadek ruchu budowlanego, szczególnie, jeżeli weźmiemy pod uwagę budynki rozpoczęte. Zahamowanie ruchu budowlanego tłumaczy się częściowo stosunkowo niższą kwotą pożyczek budowlanych, poza tym trzeba wziąć pod uwagę, że w roku 1935 rozpoczęto specjalnie wielkie budowle, stąd tak wysoka kubatura i koszt budowy.

Ruch budowlany na terenie gdyńskim przedstawia specjalną atrakcję gospodarczą. warto więc zapoznać się z nim bardziej szczegółowo.

Rozpatrywać zagadnienie będziemy w różnych relacjach, jak budynki rozpoczęte i zakończone, mieszkalne i przemysłowe, stałe i prowizoryczne, murowane i drewniane, przy czym uwzględnimy liczbę budynków, kubaturę, koszt budowy, liczbę mieszkań, izb mieszkalnych i niemieszkalnych. wreszcie miejsce położenia budynków, czyli dzielnice Gdyni.

Budynki rozpoczęte w ogólnym zestawieniu przedstawia nam tablica 2.

Tabl. 2. Budynki rozpoczęte w roku 1936.

Wyszczególnienie	mieszkalne			przemysłowe		
	liczba	kubatura 1000 m³	koszt w 1000 zł	liczba	kubatura 100 m³	koszt 1000 zł
Ogółem	**438**	**398**	**10 639**	**24**	**21**	**252**
stałe	**167**	**346**	**10 112**	**8**	**13**	**184**
murowane	167	346	10 112	8	13	184
drewniane	—	—	—	—	—	—
prowizoryczne	**271**	**52**	**527**	**16**	**8**	**68**
murowane	170	34	260	4	1	8
drewniane	101	18	267	12	7	60

Uwaga: Prócz tego rozpoczęto budowę szpitala o kubaturze 22 tys. m³, koszt budowy wg kosztorysu 833 tys. złotych.

Widzimy, że powstaje duża ilość małych domów prowizorycznych murowanych i drewnianych. Komisariat Rządu widzi siebie zmuszonym do wydawania zezwoleń na budowę tanich domów w określonych punktach miasta z zastrzeżeniem ich tymczasowości do 3 wzgl. 5 lat. Przyczyną tej polityki jest brak dostatecznej ilości mieszkań w Gdyni, dostępnych dla rodzin mniej zamożnych.

Obok stwierdzenia faktu wybudowania pewnej ilości domów na terenie wielkiej Gdyni, ze względu na rozległy teren miasta, jako też różniącą się fizjonomię dzielnic, warto zobrazować rozwój budownictwa w poszczególnych dzielnicach z podziałem na dwie zasadnicze grupy: budynki stałe i prowizoryczne. Weźmiemy pod uwagę tylko budynki mieszkalne, przemysłowe budynki nie mają stosunkowo większego znaczenia (budownictwo na terenie portu nie jest przez nas ujęte).

Tabl. 3. Budynki mieszkalne rozpoczęte w roku 1936 według dzielnic.

Dzielnice	Budynki stałe				Budynki prowizoryczne			
	domów	mieszkań	izb		domów	mieszkań	izb	
			mieszkań	niemiesz.			mieszkań	niemiesz.
Ogółem	167	988	2681	1151	271	502	1084	85
Śródmieście	15	180	519	158	—	—	—	—
Kamienna Góra	11	58	204	59	—	—	—	—
Grabówek	22	211	509	270	54	94	209	7
Oksywie	21	70	209	106	2	2	5	1
Obłuże	—	—	—	—	4	13	38	9
Cisowa	—	—	—	—	3	6	12	—
Chylonia	16	95	229	112	168	314	649	4
Demptowo	—	—	—	—	1	2	4	—
Działki Leśne	17	83	231	111	—	—	—	—
Witomino	6	21	54	34	—	—	—	—
Redłowo	24	88	312	130	—	—	—	—
Orłowo	13	89	187	72	—	—	—	—
Mały Kack	22	93	227	99	39	71	166	64

Tablica 3 daje charakterystykę kierunków rozwoju budownictwa gdyńskiego. W dalszym ciągu zabudowuje się budynkami stałymi Śródmieście, Kamienna Góra, Działki Leśne, Orłowo. Niektóre dzielnice zaczynają się rozbudowywać — są to Oksywie, Chylonia, Redłowo, Mały Kack. Jeżeli chodzi o budynki prowizoryczne, głównie skoncentrowały się one w Chylonii, na Grabówku i Małym Kacku.

Interesującą jest kwestia wielkości budynków, mierzonych kubaturą, liczbą mieszkań i izb. Otóż wielkość przeciętna budynków rozpoczętych stałych w Śródmieściu mierzy się cyfrą 5.438 m³, na Kamiennej Górze rozpoczęte budynki są znacznie mniejsze — średnia wielkość wynosi 2.282 m³ w Orłowie średnia wielkość wynosi 1.877 m³ na Redłowie — 1.725 m³, w Działkach Leśnych — 1.624 m³. Budynki stałe, wznoszone w innych dzielnicach są znacznie mniejsze, np. na Grabówku mają przeciętnie po 972 m³, na Oksywiu — 944 m³, w Chylonii — 332 m³, w Małym Kacku — 344 m³. Średnia kubatura budynków prowizorycznych trzyma się w pobliżu 200 m³.

Inną miarą wielkości budynków jest brak mieszkań w budynku i izb mieszkalnych. W Śródmieściu w budynkach stałych przeciętna liczba mieszkań w budynku wynosi 12, izb mieszkalnych 35. W innych dzielnicach zarówno liczba mieszkań, jak liczba izb jest mniejsza, a mianowicie: Kamienna Góra — mieszkań 5, izb — 19; Grabówek — mieszk. 10, izb 23; Oksywie — mieszk. 3, izb 10; Chylonia — mieszk. 6, izb 14; Działki Leśne — mieszk. 5, izb 14; Redłowo — mieszk. 4, izb 13; Orłowo — mieszk. 7, izb 14; Mały Kack — mieszk. 4, izb 10.

Wielkość mieszkań i izb w budynkach rozpoczętych prowizorycznych wynosi średnio 2 mieszkania, 4 izby.

Dla zakończenia całokształtu obrazu warto przedstawić mieszkania według liczby izb. Na ogólną liczbę 988 mieszkań w budynkach stałych rozpoczętych jest: jednoizbowych 117, dwuizbowych (pokój z kuchnią wzgl. dwa pokoje bez kuchni) — 343, trzyizbowych — 331, czteroizbowych — 143, pięcioizbowych — 28, sześcioizbowych — 18, siedmio i więcej izbowych — 8.

W budynkach prowizorycznych znajdują się najwyżej mieszkania czteroizbowe, a liczba mieszkań według izb przedstawia się następująco: na ogólną liczbę mieszkań w budynkach prowizorycznych wynoszącą 504, jednoizbowych mieszkań 5, dwuizbowych — 428, trzyizbowych — 62, czteroizbowych — 9.

Przejdźmy do drugiej części zagadnienia — budynków zakończonych w roku 1936. Liczby ogólne, dotyczące budynków zakończonych w latach poprzednich umieszczone zostały w tablicy 1. Stan zaś budynków zakończonych z podziałem na stałe i prowizoryczne, murowane i drewniane, mieszkalne i przemysłowe podaje tablica 4:

Tabl. 4. Budynki zakończone w roku 1936.

Wyszczególnienie	mieszkalne liczba	mieszkalne kubatura 1000 m³	mieszkalne koszt 1000 zł	przemysłowe liczba	przemysłowe kubatura 1000 m³	przemysłowe koszt 1000 zł
Ogółem	398	307	8.408	13	6,1	64
stałe	129	253	7.750	3	2,6	16
murowane	120	251	7.691	1	0,1	2
drewniane	9	2	59	2	2,5	14
prowizoryczne	269	54	658	10	9,5	48
murowane	52	15	167	1	0,3	2
drewniane	217	39	491	9	3,2	46

Z tablicy tej widzimy, że zakończono przeszło dwukrotnie więcej budynków prowizorycznych, niż stałych. Powód rozwoju budownictwa prowizorycznego omówiono wyżej.

Podobnie, jak w odniesieniu do budynków rozpoczętych przedstawimy kształtowanie się budownictwa mieszkaniowego w poszczególnych dzielnicach wielkiej Gdyni w tablicy 5 poniżej:

Tabl. 5. Budynki mieszkalne zakończone w roku 1936 według dzielnic.

Dzielnice	Budynki stałe domów	Budynki stałe mieszkań	Budynki stałe izb mieszkań	Budynki stałe izb niemiesz.	Budynki prowizoryczne domów	Budynki prowizoryczne mieszkań	Budynki prowizoryczne izb mieszkań	Budynki prowizoryczne izb niemiesz.
Ogółem	**129**	**568**	**1.882**	**801**	**269**	**470**	**1.015**	**35**
Śródmieście	18	161	548	231	—	—	—	—
Kamienna Góra	16	55	202	92	—	—	—	—
Grabówek	10	46	139	62	103	175	378	10
Oksywie	15	55	179	86	—	—	—	—
Obłuże	—	—	—	—	—	—	—	—
Cisowa	1	5	15	6	24	41	85	—
Chylonia	8	44	142	13	109	196	423	4
Demptowo	—	—	—	—	8	13	27	—
Działki Leśne	27	116	373	166	—	—	—	—
Witomino	7	7	21	7	2	3	5	—
Redłowo	4	4	16	6	—	—	—	—
Orłowo	13	39	134	77	—	—	—	—
Mały Kack	10	36	113	55	23	42	97	21

Rozpatrzmy wielkość budynków w poszczególnych dzielnicach. Budynki stałe są największe w Śródmieściu. Przeciętna wielkość budynku zakończonego w Śródmieściu wynosi 3.183 m³, podczas gdy w innych dzielnicach jest mniejsza, a mianowicie (w m³): Kamienna Góra — 1.869, Grabówek — 1.630, Oksywie — 1.553, Chylonia — 1.775, Działki Leśne — 1.652, Redłowo — 425 (małe domki 1.730), Orłowo Morskie — 1.208, Mały Kack — 1.120.

Przeciętna wielkość budynków prowizorycznych wynosi 200 m³, mniej więcej jednakowo we wszystkich dzielnicach.

Jeżeli chodzi o wyrażenie wielkości budynku liczbą mieszkań i izb mieszkalnych, to również góruje Śródmieście. W domach stałych, zakończonych w Śródmieściu przeciętna liczba mieszkań w budynku wynosi 9, izb 30. W nowych dzielnicach mniej, a mianowicie: Kamienna Góra — mieszk. 3, izb 13; Grabówek — mieszk. 5, izb 14; Oksywie — mieszkań 4, izb 12; Chylonia — mieszk. 6, izb 18; Działki Leśne — mieszk. 4, izb 14; Redłowo — mieszk. 1, izb 4; Orłowo — mieszk. 3, izb 10, Mały Kack — mieszk. 4, izb 11.

W budynkach prowizorycznych zakończonych, w roku 1936 przeciętna liczba mieszkań w budynku wynosi 2, izb w budynku — 4.

Podobny stosunek wypada dla wszystkich dzielnic.

Wreszcie liczba mieszkań według liczby izb przedstawia się następująco: W budynkach stałych — na ogólną liczbę mieszkań 568, znajduje się mieszkań jednoizbowych 43, dwuizbowych 102, trzyizbowych 167, czteroizbowych 164, pięcioizbowych 77, sześcioizbowych 13; siedmio i więcej izbowych — 2.

W budynkach zakończonych prowizorycznych na ogólną liczbę mieszkań 470, jednoizbowych jest 14, dwuizbowych — 371, trzyizbowych — 81 i czteroizbowych — 4.

W ten sposób omówiliśmy sytuację budownictwa mieszkaniowego i przemysłowego na terenie Gdyni w roku 1936.

Nowy rok 1937 niewątpliwie okaże się okresem intensywnej rozbudowy Gdyni, wciąż wzrastającej w liczbę mieszkańców.

Bolesław Polkowski, KEM.



WICEPREZES IZBY DR WŁADYSŁAW SMOLEŃ U PANA WOJEWODY POMORSKIEGO.

W dniach 14 i 15 marca Pan Wojewoda Pomorski Władysław Raczkiewicz przebywał w Gdyni na inspekcji.

W drugim dniu pobytu w godzinach popołudniowych Pan Wojewoda Raczkiewicz przyjął na audiencji Urzędującego Wiceprezesa naszej Izby dr. Władysława Smolenia, który w zastępstwie chorego Prezesa Izby p. Stanisława Tora, poinformował Pana Wojewodę o zagadnieniach, będących przedmiotem prac Izby.

W tym samym dniu Pan Wojewoda Raczkiewicz rewizytował Wiceprezesa dr. Smolenia. —

ROCZNE WALNE ZGROMADZENIE RADY INTERESANTÓW PORTU W GDYNI

Roczne Walne Zgromadzenie Rady Interesantów Portu w Gdyni odbyło się w dniu 17 III 1937 r. z pełnym udziałem wszystkich członków resp. delegatów pod przewodnictwem członka honorowego Rady p. prezesa Juliana Rummla.

Sprawozdanie z rocznej działalności Rady dał p. p. prezes Korzon, podkreślając, że rok 1936 stał w porcie gdyńskim pod znakiem 3 wielkich zagadnień: zagadnienia inwestycyjnego, zagadnienia reformy administracji portu i zagadnienia dewizowego.

P. prezes Korzon, analizując tło sytuacji, na którym odbywała się działalność organizacyjna Rady, szczególnie podkreślił pozytywny stosunek do zagadnień gdyńskich polskich władz dewizowych, co oszczędziło Gdyni perturbacyj, które są na ogół tak częstym zjawiskiem przy objęciu nowymi zasadami administracyjno - gospodarczymi pewnej dziedziny. Wprowadzenie reglamentacji dewizowej, dzięki zrozumieniu zagadnienia morskiego przez władze dewizowe, spowodowało, że ta przemiana warunków pracy żeglugi i portu nie nastręczyła dotychczas żadnych szczególnych trudności ruchowi portowemu i wyraził, opierając się na dotychczasowych pozytywnych doświadczeniach w stosunku do potrzeb żeglugi i portu, przekonanie, że i w roku następnym odcinek dewizowy nie będzie czynnikiem hamującym racjonalną pracę naszego portu.

O ile chodzi o zagadnienie inwestycyj portowych oraz kolejowych w porcie wzgl. w związku z portem w Gdyni, to podkreślił p. prezes Korzon, że istnieje nadal ciągle jeszcze stan ich niedorozwoju, a przecież dostatecznie zainwestowany port i dostatecznie rozbudowany węzeł kolejowy w porcie stanowią podstawę racjonalizacji normalizacji pracy portu na wszystkich jego odcinkach. — Ten problem jest nadal otwarty i będzie stanowił w bieżącym roku jedno z głównych zainteresowań Rady Interesantów Portu.

Omówiwszy następnie inne odcinki pracy organizacyjnej, a m. in. sprawy robotnicze, podkreślił p. prezes Korzon, że w roku 1936 Rada — poza swoją normalną działalnością wydawniczą — wydała jeszcze pracę p. dr Bolesława Kasprowicza, opartą na materiałach, które są przedmiotem badań biura Rady Interesantów Portu.

W dyskusji nad sprawozdaniem p. dyr. Dembiński podziękował p. prezesowi Korzonowi w imieniu członków Rady szczególnie za jego owocną działalność przy uregulowaniu spraw dewizowych portu i żeglugi.

W wyborach do władz Rady Interesantów Portu przeszedł Zarząd w prawie niezmienionym składzie.

Na prezesa wybrano ponownie po raz 7 p. konsula generalnego inż. Napoleona Ko-

rzona, na wiceprezesów pp. konsula Feliksa Kollata i konsula Lucjana Byczkowskiego.

Dyrektorem Rady jest od czasu jej powstania p. konsul dr Bolesław Kasprowicz.

DOROCZNE WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU MAKLERÓW OKRĘTOWYCH W GDYNI.

W dniu 17 marca odbyło się doroczne Walne Zebranie Związku Maklerów Okrętowych w Gdyni.

Po wysłuchaniu sprawozdania z działalności Związku w roku 1936 i po udzieleniu absolutorium ustępującemu Zarządowi Walne Zebranie wyraziło uznanie i podziękowanie dotychczasowemu Prezesowi Związku Radcy naszej Izby p. Andrzejowi Cienciale za jego owocną pracę dla organizacji w ciągu 5 lat prezesury.

W związku z rezygnacją p. Radcy Cienciały z kandydowania na stanowisko Prezesa, Walne Zebranie obrało na Prezesa Związku Radcę naszej Izby p. Juliana Rummla właściciela firmy maklerskiej Rummel & Burton. Do Zarządu Związku wybrani zostali pp. Andrzej Cienciała jako wiceprezes, oraz pp. Czesław Raczewski, Lars Svendsen. dr Stanisław Darski i radca naszej Izby Witold Jasiński.

DOROCZNE WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU WŁAŚCICIELI MAGAZYNÓW PORTOWYCH.

Związek Właścicieli Magazynów Portowych w Gdyni odbył w dniu 12 marca br. swe doroczne walne zebranie.

Po zatwierdzeniu sprawozdania z prac Związku w roku 1936 i po udzieleniu absolutorium dotychczasowemu Zarządowi Walne Zebranie dokonało wyboru członków Zarządu na rok bieżący.

Obrani zostali na Prezesa Związku p. Teodor Dembiński, zaś na członków Zarządu pp. dr Stanisław Darski, Władysław Gieysztor, Witold Jasiński. Franciszek Marszał i Ludwik Rotstat.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LUTYM.

Statki polskiej floty handlowej (z wyjątkiem linii palestyńskiej i przewozów pomiędzy Kopenhagą a Ameryką Północną na linii Gdynia — Ameryka) przewiozły ogółem 112.595,5 ton towarów, wobec 97.622,5 ton przewiezionych w lutym 1936 roku. Wzrost przewozów względem odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku wynosi więc przeszło 15 procent. Zaznaczyć wypada, że już luty 1936 roku dał wyjątkowo wysoką liczbę przewozów, gdyż w dwu poprzednich latach przewozy w lutym trzymały się na poziomie 65 tys. ton.

Z powyższej ilości przewiezionych towarów — 77.048,5 t. było towarów eksportowych (II 1936: 78.354,5 t.), importowych 28.584 ton (II 1936: 12.582 t.), w tranzycie morskim 928 t. i w przewozach między portami zagranicy 6.035 t. (II 1936: tranzytowych i między portami zagranicy 6.686 t.) Przyrost więc ogólny przewozów zawdzięczać należy wyłącznie zwiększeniu przewozów importowych, a wobec poprzedniej dużej przewagi eksportu nad importem stan obecny, z uwagi na ekonomiczność eksploatacji floty towarzystw, należy uważać za pomyślniejszy. Po odliczeniu bowiem przewozów na statkach firmy Polskarob — 36.381,5 t. węgla wyłącznie eksportowego, otrzymamy ładunków eksportowych na pozostałych towarzystwach — 40.387 t., co wskazuje na zbliżone już do wyrównania ilości ładunków eks- i importowych na statkach polskich.

Żegluga Polska S. A. przewiozła ogółem 63.147 t. towarów, wobec 48.448 t. przewiezionych w lutym 1936 roku. Z ilości tej przypadło na eksport 32.725 t. (II 1936: 32.278 t.), na import 23.459 t. (II 1936: 32.278 t.), na tranzyt morski 928 t. i na przewozy między portami zagranicy 6.035 t. (II. 1936: tranzyt i przewozy zagraniczne 6.686 t.)

Linie regularne Żeglugi Polskiej przewiozły 39. 151 t. towarów, wobec 26.499 t. przewiezionych w lutym poprzedniego roku. W tym eksportu było 22.813 t. (II 1936: 16.373 t.), importu 13.819 t. (II 1936: 9.274 t.), tranzytu morskiego 928 t. (II 1936: tranzytu 849 t.), przewozów zagranicznych 1.591 t. (II 1936: nie było). Na liniach Żeglugi Polskiej daje się zauważyć dość równomierny wzrost ilości ładunków we wszystkich grupach przewozów.

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 23.996 t. towarów (II 1936: 21.952 t.) w tym eksportowych 9.996 t. (II 1936: 15.905 t.), importowych 9.640 t. (II 1936: 210 t.), między portami zagranicy 4.444 t. (II 1936: 5.837 t.) Trampy więc w lutym br. przewiozły mniej towarów eksportowych, znacznie więcej importowych i nieco mniej towarów w przewozach między portami zagranicy. Wywieziono z Polski 6.180 t. węgla (14.680 t.), 3.732 t. koksu (1.225 t.), przywieziono kostki granitowej 5.565 t., tomasyny 2.750 t., pomarańcz 1.325 t. (II 1936: tylko pomarańcz i cytryn 210 t.), między portami zagranicy: cukru 2.490 t., koksu 1.954 t. (II 1936: rudy 2.702 t., koksu 2.233 t., pomarańcz i cytryn 902 t.)

W lutym br. wyjątkowo nie było ani jednego przyjazdu lub odjazdu trampów-pionierów dalekich linij, z wyjątkiem ruchu trampów na sezonowej linii hiszpańskiej: tym się tłumaczy mniejsza niż zwykła rozmaitość specyfikacji towarowej dla grupy statków trampów.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły 7.664 t. towarów wobec 7.442 ton w lutym ub. roku, prócz tego wywieziono 72 konie (63 konie). Na eksport przypadło 4.542 t. (II 1936: 4.755 t.), na import 3.122 t. (II 1936: 2.687 t.) Na linii Gdynia — Havre, przeznaczonej dla przewozu emigrantów, jak i poprzednio ruch towarowy był nieznaczny:

86 t. (99 t.), w tym w eksporcie 42 t. (19 t.), w imporcie 44 t. (80 t.) Na obu liniach angielskich przewieziono 7.578 t. (II 1936: 7.343 t.), w tym w eksporcie 4.500 t. (4.736 t.) i w imporcie 3.078 t. (2.607 t.)

Do Londynu wyeksportowano 1.842 t. i 28 koni, w tym z Gdyni 1.266 t. i wszystkie konie, z Gdańska 576 t. Do Hull wyeksportowano 2.658 t., w tym z Gdyni 1.241 t. i 44 konie, z Gdańska 1.417 t. Przywieziono towarów: z Londynu 1.397 t., w tym do Gdyni 1.140 t., do Gdańska 257 t., z Hull 1.681 t., w tym do Gdyni 1.456 t., do Gdańska 225 t.

Statki towarzystwa Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A., z wyjątkiem linii palestyńskiej przewiozły 1.258 pasażerów i 5.403 t. towarów (II 1936: 1.391 pasażerów i 2.869 t. towarów). Przewozy pasażerów więc mało się zmieniły, natomiast wzrosła prawie dwukrotnie ilość przewiezionych towarów.

Rzecz ciekawa, że powyższa charakterystyka dotyczy w równej mierze obu składowych części ogólnego ruchu, to znaczy linii północno - amerykańskiej i linii południowoamerykańskiej, dopiero otwartej w końcu lutego ubiegłego roku: przewieziono bowiem na linii Gdynia — Halifax — Nowy York w lutym br. 395 pas. i 2.970 t. ładunku (II 1936: 461 pasażerów i 1.611 t. ładunku), na linii Gdynia — Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires — 863 pasaż. i 2.433 t. ładunku (II 1936: 930 pas. i 1.258 t. ładunku).

W lutym br. było po jednym odjeździe i jednym przybyciu statku na obu liniach. W lutym ub. roku brakowało tylko jednego przyjazdu, gdyż na linii południowo-amerykańskiej dopiero wyruszał w drogę pierwszy statek.

Na obu liniach na ogół przeważa ruch wyjściowy nad wejściowym: przewieziono w kierunku obu Ameryk 1.126 osób i 3.400 t. towarów, w kierunku z obu Ameryk 132 pasażerów i 2.003 t. towarów. Na linii północno-amerykańskiej zaokrętowano 292 pas. i załadowano 2.200 t. ładunku, przyjechało 103 pas. i wyładowano 770 t. towarów.

Na linii południowo-amerykańskiej było na wyjściu 834 pasażerów i 1.200 t. ładunku, na wejściu 29 pasażerów i 1.233 t. ładunku.

Statki Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego (Polskarob) przewiozły ogółem w lutym 36.381,5 t. węgla, wyłącznie eksportowego, w tym 30.661,5 t. przez Gdynię i 5.720 t. przez Gdańsk. Węgla wywieziono do Szwecji 21.524,5 t. (II 1936: 26.508,5 t.), do Norwegii 9.500 t. (9.535 t.), do Belgii 2.580 t. (2.793,5 t.), do Holandii 2.777 t. (II 1936: nie było). Lekkie zmniejszenie przewozów tłumaczy się mniejszą o 1 ilością podróży (13 wobec 14 w lutym ub. r.), wynikającej ze zmniejszenia przewozów do bliskiej Szwecji i pojawieniem się jednego eksportu z przeznaczeniem dalszym — do Holandii.

Zwiedzono porty: Limhamn (3-krotnie), Göteborg (2-krotnie), oraz Malmö, Slite, Amsterdam, Gandawę. Stockholm, Slemmestad, Tofte i Oslo.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W LUTYM BR.

W miesiącu lutym br. urządzenia przeładunkowe przepracowały godzin 17.362 minut 40 z zużyciem prądu 114.230 kWh. Przeładowano 217.261 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy: w roku bieżącym 146,5; w roku ubiegłym 85,3; przyrost wynosi zatem 61.2.

ROCZNE WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU KSIĘGOWYCH W POLSCE ODDZIAŁ W GDYNI.

Dnia 14 bm. odbyło się roczne walne zebranie oddziału gdyńskiego Związku Księgowych w Polsce.

Sprawozdanie z działalności Zarządu za rok 1936 zdał p. M. Pacoszyński. W tym czasie Związek zdołał umocnić podstawę swojego istnienia. Związek liczy obecnie 56 członków i posiada własny lokal przy ulicy Abrahama 9. Związek zamierza uruchomić poradnię zawodową oraz biuro przepisywań na maszynie. W ciągu dwuletniego istnienia Związku na terenie Gdyni zdołano zorganizować bibliotekę zawodową, składającą się z kilkudziesięciu tomów literatury fachowej. — Przy Związku istnieje wydział pośrednictwa pracy, który w ubiegłym roku wyjednał posady dla wielu członków.

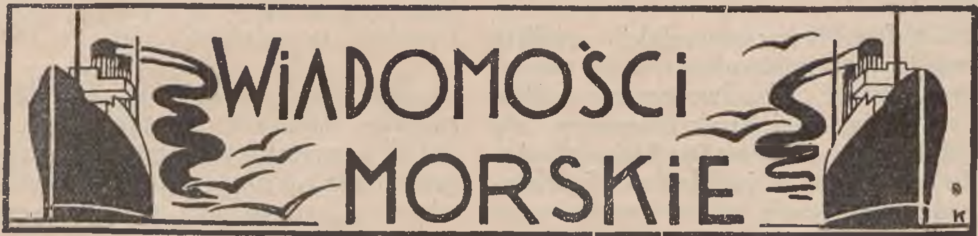
Na przewodniczącego Zarządu w tajnym głosowaniu wybrano na rok bieżący dotychczasowego przewodniczącego, p. M. Pacoszyńskiego. Poza tym do Zarządu zostali wybrani: pp. Edward Albiński, Jerzy Berlin, Czesław Jezierski, Jan Knabe, Tadeusz Krukowski, Jan Lachmanowicz, Ryszard Świerczyński i Marian Witkowski, do komisji rewizyjnej ponownie pp: Zbigniewa Sztajnducherta, Waliszewskiego i Szczepanowskiego. Do komisji kwalifikacyjnej wybrano pp. Domańskiego, Porzezińskiego i Świerczyńskiego Zygmunta. Do sądu koleżeńskiego powołano pp: Marchlewskiego, Szczepaniaka i Zajączkowskiego. —

DR WŁADYSŁAW SOWIŃSKI WYKŁADOWCĄ PRAWA MORSKIEGO NA UNIWERSYTECIE JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO

Senat Uniwersytetu Józefa Piłsudskiego powierzył z początkiem roku bieżącego wykłady z prawa morskiego Drowi Władysławowi Sowińskiemu. Radcy Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Wykłady te obejmują

system morskiego prawa handlowego oraz administracyjne prawo morskie.

Dr W. Sowiński znany jest dobrze czytelnikom Biuletynu, jako autor wielu cennych artykułów z dziedziny prawa morskiego, mających poważne znaczenie praktyczne dla działalności w zakresie żeglugi i transportów morskich.



OTWARCIE STREFY WOLNOCŁOWEJ W PORCIE NOWOJORSKIM.

Na początku lutego br. otwarto na Staten Island, wyspie leżącej przed portem nowojorskim, strefę wolnocłową. Cel tej strefy jest taki sam jak wolnych portów europejskich w Hamburgu, Bremie, Antwerpii, Trieście, itd. Strefa wolnocłowa podlega całkowicie władzom celnym nowojorskim. W obrębie strefy można importować towary wszelkiego rodzaju i wolno też poddawać towary pewnym procesom przetwórczym bez nadzoru celnego i bez uprzedniej opłaty celnej.

KRISTIANSAND JAKO PORT PASAŻERSKI POŁUDNIOWEJ NORWEGII.

Położony najdalej ku południowi ze wszystkich portów Norwegii Kristiansand obecnie przygotowuje się do swej przyszłej doniosłej roli portu przewozowego najpierw do Anglii i później, co najważniejsza, również do Ameryki Północnej. Statki idące z Bałtyku do Ameryki Półn. drogą północną, to znaczy dookoła Szkocji, po ominięciu przylądka Skagen w Jutlandii mijają Kristiansand na oczach jego mieszkańców. Zawinięcie do Kristiansand po drodze do Halifaxu i Nowego Jorku nie jest w tych warunkach zboczeniem z drogi i wywołać może zaledwie parogodzinną różnicę czasu, co w oceanicznym przebiegu nie gra żadnej roli.

Toteż zarząd portu w Kristiansand przy rozbudowie portu, która niebawem ma się rozpocząć, przewiduje miejsce i dogodne warunki przybijania dla polskich motorowców „Piłsudski" i „Batory". Przystań dla oceanicznych statków zostanie tak rozbudowana, że przy długości 228 metrów nabrzeża na głębokiej wodzie dwa 10.000 tonowe statki będą mogły przybijać jednocześnie, lub jeden statek typu naszych motorowców i jeden mniejszy statek do komunikacji z Anglią. Jednocześnie powstanie duży magazyn składowy przy torach kolejowych na nabrzeżu.

Już w następnym roku rozpocznie się regularna komunikacja dwoma statkami nowej linii pasażerskiej Kristiansand—Anglia. Gdy obie linie — do Anglii i Ameryki będą w ruchu, cała t. zw. wschodnia Norwegia, a więc przede wszystkim stolica kraju — Oslo otrzyma w kierunku zachodnim i oceanicznym szybką i niezależną od kierunku na Bergen komunikację pasażerską, pocztową i dla frachtów pośpiesznych. Wobec niewielkiej częstotliwości odjazdów na linii Bergen — Nowy Jork również zachodnia i północna Norwegia będzie korzystać z nowego połączenia Nowy Jork — Halifax — Kristiansand.

SPOSOBY PRZESYŁANIA BAWEŁNY AMERYKAŃSKIEJ DO NIEMIEC.

Izba Handlowa Amerykańsko-Niemiecka opracowała zasady, które uważa za najpraktyczniejsze dla przesyłania amerykańskiej bawełny do Niemiec, na zasadzie wymiany w zgodzie z przepisami wydanymi ostatnio przez amerykańskie Ministerstwo Skarbu. — Są przewidziane cztery fazy: Pierwsza — amerykański importer produktów niemieckich najpierw zakupuje od amerykańskiego kupca za pewną sumę ilość równą wartości jego zamówienia, które zrobił w Niemczech. Druga — tenże importer sprzeda ową bawełnę licencjowanej firmie importu bawełny w Bremie mającej stałe interesy z amerykańskim kupcem bawełny. Trzecia — należności ze sprzedaży bawełny przez importera do licencjowanego importera bawełny w Bremie, będą wypłacane eksporterowi towarów niemieckich przez specjalny bank. Czwarta — import towarów niemieckich do Stanów Zjednoczonych musi być dokonany na nazwisko i rachunek amerykańskiego importera. Izba Handlowa Amerykańsko-Niemiecka zaznacza, że wobec tej metody dokonywania transakcyj, wyniknie konieczność ustalenia minimalnej granicy dla poszczególnych wysyłek ponieważ byłoby niepraktyczne importowanie bawełny w ilości tylko kilku bali. Ze strony Niemiec nie wydano jeszcze rozporządzenia co do tej minimalnej ilości. Izba Handlowa donosi również, że rząd niemiecki będzie prawdopodobnie żądał, aby każdy

amerykański importer wyznaczał danego amerykańskiego kupca bawełny, od którego bawełna będzie kupowana i eksportowana do Niemiec.

SZWEDZKIE WSKAŹNIKI FRACHTOWE W LUTYM.

Wskaźnik frachtowy szwedzki według danych Svenska Handelsbankens, o ile chodzi o przeciętną wartość, zdradza pewną zniżkę względem stycznia, co jednak tłumaczy się wyłącznie dużym spadkiem frachtów zbożowych. Oto zestawienie indeksów frachtowych dla poszczególnych typów frachtów w porównaniu z poprzednim miesiącem, oraz z lutym 1936 roku.

	Luty 1936	Styczeń 1937	Luty 1937
Wskaźnik ogólny	108	151	146
Wejściowe frachty	89	154	139
Węglowe frachty	78	118	118
Zbożowe frachty	100	189	160
Wyjściowe frachty	127	149	153
Drzewne frachty	125	157	160
Frachty na celulozę	130	142	145

Na ogół jednak stwierdzić można, że zwyżka frachtów uległa zatrzymaniu. W opinii norweskiej kulminacja krzywej frachtowej już została przekroczona, przynajmniej w warunkach rynku norweskiego.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

W SPRAWIE EKSPORTU ZIEMNIAKÓW DO ARGENTYNY.

W prasie rolniczej ukazała się notatka, że istnieją rzekomo wielkie możliwości ulokowania znacznych ilości ziemniaków jadalnych w Argentynie.

W tej sprawie odbyła się konferencja w Związku Izb i Organizacyj Rolniczych w Warszawie, która stwierdziła, że możliwości tych nie ma, gdyż sama Argentyna jest nie tylko wielkim producentem ziemniaków, ale również wywozi znaczne ilości do innych krajów amerykańskich.

Istnieją pewne dość ograniczone możliwości wywiezienia do Argentyny sadzeniaków ziemniaczanych odmian bardzo wczesnych i to dopiero w jesieni.

Po stwierdzeniu tej okoliczności należy stwierdzić, że robione wielkie nadzieje na eksport ziemniaków do Argentyny nie są oparte na realnych przesłankach.

IMPORT PŁÓCIENNEGO OBUWIA GUMOWEGO DO FRANCJI.

Pomimo dobrze rozwiniętej produkcji obuwia w ogóle, a w szczególności obuwia gumowego, importuje Francja znaczne ilości tego artykułu.

W roku 1934 import ogólny wyniósł 318.297 par, w roku 1935 zaznaczył się wydatnie spadek importu obuwia gumowego, importowano jedynie 212.610 par. Spadek ten został spowodowany przede wszystkim silnie wzmagającą się tendencją do zastąpienia obuwia gumowego, z pewnych względów niepraktycznych podczas upałów letnich, przez pantofle o podeszwach skórzanych, sznurkowych z różnych plecionek itp. W roku 1936 natomiast import zwiększył się poważnie, osiągając ca 460,000 par. Przyczynę tego zjawiska należy upatrywać w znacznym powiększeniu eksportu francuskiego w tym dziale do kolonij, zwłaszcza Algeru i Tunisu.

Z krajów eksportujących płócienne obuwie gumowe do Francji, należy wymienić przede wszystkim: Kanadę, Czechosłowację, Niemcy, Belgię, ostatnio zaś Japonię. Wszystkie te kraje opłacały i opłacają cło wg taryfy minimalnej, gdy natomiast Polska, do czasu zawarcia prowizorycznej umowy z lipca 1936 roku, nie korzystała w dziale obuwia gumowego ze zniżki taryfowej, cło zaś wg taryfy generalnej nie pozwalało na żadne próby w kierunku zdobycia rynku francuskiego dla tego działu produkcji polskiej.

Obecnie sytuacja pod względem opłat celnych przedstawia się znacznie lepiej. Obowiązujące dla wyrobów polskich cło wynosi: dla obuwia gumowego lub płócienno-gumowego, typu kąpielowego od pary: dziecinnego fr. 3,15, damskiego fr. 3,65, męskiego 4,10; dla obuwia płócienno-gumowego typu tenisowego: dziecinnego fr. 4.10, damskiego fr. 5,45, męskiego fr. 6,35.

Do powyższych opłat doliczyć należy jeszcze opłatę specjalną od wyrobów gumowych, wynoszącą fr. 0,20 od 1 kg. Taksa wewnętrzna ciążąca na importerze, wynosi ponadto 2 proc. ad valorem i musi być uwzględniana przy kalkulacji.

Ograniczenia kontyngentowe w dziale obuwia gumowego nie istnieją.

Biorąc pod uwagę ceny hurtowe dla tych artykułów na rynku francuskim i przy uwzględnieniu opłat celnych, należy przewidywać, iż pewne widoki powodzenia miałyby jedynie gatunki lepsze, z podeszwą przyszywaną, nie zaś pantofle z podeszwą zalewaną. Ceny tych ostatnich pantofli wynoszą bowiem w hurcie w zależności od rozmiarów (dziecinne, damskie i męskie) 5—6 fr., 6—7 fr. i 8—9 fr., co nawet przy stawkach celnych według taryfy minimalnej nie pozwoliłoby na opłacalność eksportu.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU SKRZYNEK RADIOWYCH WE FRANCJI.

W dep. Nord et Pas-de-Calais przemysł radiowy jest dość silnie rozwinięty i produkcja aparatów radiowych jest wyjątkowo duża.

Firmy i przedsiębiorstwa radiowe na terenie północnej Francji dotychczas mało interesowały się importem gotowych skrzynek radiowych pochodzenia zagranicznego, a raczej zaopatrywały się w nie na miejscu, bądź też sprowadzały z okręgu paryskiego.

Ostatnio jednak szereg poważnych firm zainteresowało się importem skrzynek pochodzenia polskiego, o ile towar, opakowanie i cena będą odpowiadały stawianym wymogom.

W dostawach skrzynek bardzo ważną jest sprawa ich opakowania. Firmy francuskie są przyzwyczajone do otrzymywania skrzynek radiowych w specjalnym opakowaniu, którego wzory dostarcza odbiorca fabryce. Skrzynki radiowe opakowane są w pudełka z kartonu karbowanego opakowanie jest bardzo solidne i staranne. Firmy odbiorcze kładą duży nacisk na opakowanie z tego względu, że przy reeksporcie lub sprzedaży lokalnej zmontowanych aparatów, posługują się tym samym materiałem opakunkowym, unikając przez to dodatkowych kosztów handlowych. Cena pudełka do opakowania skrzynki radiowej na rynku półn. Francji wynosi około 6 frs. Cena skrzynki radiowej o wymiarze wysokość 70 cm, szerokość 40 cm z dykty, wyrabianej przez firmy we własnych zakładach waha się od 50 — 60 frs., cena zaś skrzynki tego samego wymiaru u hurtownika wynosi około 80 frs.

Odbiorca francuski wymaga odpowiedniego opakowania, które by mu dało nie tylko gwarancję, że towar przyjdzie w dobrym stanie, lecz również możliwość wykorzystania opakowania przy sprzedaży aparatów. Okres, w którym fabrykant aparatów radiowych najwięcej zakupuje, przypada na czas od września do stycznia.

Większe ilości skrzynek mogą być dostarczone w skrzyniach drewnianych. w które włożne sa skrzynki radiowe opakowane w specjalnych pudełkach z kartonu karbowanego.

UDZIAŁ POLSKI W MIĘDZYNARODOWYCH TARGACH W ALGERZE I CASABLANCA.

Dnia 20 marca br. rozpoczynają się w Algerze doroczne Targi Międzynarodowe, w których bierze również udział Polska. — Organizacją zbiorowego pokazu firm polskich zajął się Państw. Instytut Eksportowy.

Na stoisku polskim reprezentowane będą wszystkie te artykuły, które są interesujące z punktu widzenia możliwości eksportowych do Algeru.

Prace wstępne wykazały zainteresowanie kupiectwa miejscowego i przychylne stanowisko sfer gospodarczych w odniesieniu do importu z Polski, co pozwala przypuszczać, że rezultaty osiągnięte przez poszczególne firmy, wyrażą się w konkretnych transakcjach, zawartych na podstawie eksponatów zademonstrowanych na Targach.

W stoisku polskim bierze udział około 60 firm eksportowych, reprezentujących wszystkie działy naszej produkcji, a więc zarówno artykuły rolne, jak i drewno i wyroby z drzewa, tekstylia, produkty chemiczne, metalowo-przetwórcze. mineralne i inne.

W Algerze Targi trwać będą przez 14 dni i po ich zakończeniu eksponaty przewiezione zostana do Casablanki i eksponowane na Targach Międzynarodowych w tym mieście.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 7 DO 17 MARCA 1937 ROKU.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 1 maja br. obowiązywać będzie przepis co do przedkładania świadectw pochodzenia, legalizowanych przez Konsulat czechosłowacki, na szereg towarów importowanych. Obowiązkowi temu podlegać będą towary. których wartość przekroczy 1000 koron cz. Odnosić się to będzie m. in. do pewnych produktów egzotycznych, cebuli, siemienia lnianego i konopnego, materiałów używanych przy wyrobie szczotek, skór surowych, z wyj. skór zajęczych, króliczych i ptasich; włosia końskiego, pęcherzy i jelit świeżych, solonych lub suszonych, łoju zwierzęcego, niektórych tłuszczów. ekstraktów mięsnych, pirytu, rud manganu, cynku i chromu, azbestu i fosfatów naturalnych, pewnych ekstraktów garbarskich. zwyczajnej żywicy i kalafonii, smoły naftowej i stearynowej, olejów ziemnych i mineralnych, nieoczyszczonych, włókna lnianego i juty we wszelkich postaciach. wełny, kauczuku i gutaperki, odpadków metali nieszlachetnych jak: ołowiu. cyny i miedzi, kazeiny, ścięgien zwierzęcych i odpadków mięsnych dla nawozu. Rozporządzenie to ma na celu uniknięcie pośrednictwa w dostawie różnych towarów, w szczególności zamorskich, co dotychczas nie pozwalało Czechosłowacji wykorzystać w pełni możliwości kompensat towarowych z właściwymi krajami eksportującymi.

W myśl rozporządzenia z dnia 26 II br. została za poz. 173-a Czechosłowackiej taryfy celnej wstawiona nast. uwaga: „Mieszanki ciężkich olejów ze smoły, z węgla kamiennego (t. zw. oleje impregnacyjne), przywiezione na specjalne zezwolenia w okresie do 31 XII 1937 przez urzędy celne w Morawskiej Ostrawie i Żylinie aż do ilości 90.000 q pod warunkami ustalonymi w rozporządzeniu — K. cz. 5." — Rozporządzenie obowiązuje od 4 III rb. Dotychczasowe cło wynosiło K. cz. 52.50.

Z ważnością od 10 bm. obowiązują nast. cła dodatkowe na zboże: pszenica Kcz. 25, żyto — Kcz. 39, jęczmień — 35, owies — 30 Koron czeskich.

Do końca bież. roku utrzymane będą zniżki celne, przyznane na kwas siarkowy, azotan wapnia i superfosfaty.

BUŁGARIA. Według uwagi do poz. 343 taryfy celnej przywozowej wielobarwna przędza wełniana o 3 lub więcej niciach, importowana dla tkania materiałów, opłacać będzie cło w wysokości 200 lew. zł od 100 kg. Przędza jednobarwna lub bezbarwna podlega stawce 260 lew. zł od 100 kg.

Dopuszczona została do przywozu biała, lakierowana blacha, służąca do wyrobu puszek do konserw, o ile w puszkach tych ma się eksportować krajowe konserwy owocowe i marmolady.

ESTONIA. Wydano zarządzenie, mocą którego importerzy estońscy branży szklanej mogą przywozić tlenek ołowiu (plumbum oxydatum rubrum) i boraks bez cła za osobnym zezwoleniem ministerstwa gospodarki.

Zarządzeniem min. gospodarki zniesione zostało cło na skórę owczą i kozią, celem przyjścia z pomocą estońskim fabrykom rękawiczek.

GRECJA. Podwyższono mnożnik w przeliczaniu drachm w złocie na drachmy metalowe przy pobieraniu cła na tkaniny bawełniane z 25 na 30 drachm metal. za dr. zł. Oznacza to podwyższenie stawki celnej na te artykuły o 20 proc.

HOLANDIA. Z dn. 1 III br. weszły w życie następujące stawki celne na białe farby: litopon, biel cynkową i inne białe barwniki, które prócz cynku zawierają siarkę w formie siarczku: o ile zawierają 30 proc. lub mniej siarczku cynku od 100 kg netto fl. 1,50, inne — fl. 3,—. Inne białe barwniki, wyżej nie wymienione, zawierające cynk w jakiejkolwiek postaci od 100 kg netto fl. 1,50.

INDIE BRYTYJSKIE. Cło wywozowe na herbatę zostało podwyższone z natychmiastową ważnością z 12 annas na rup 1—4—0 od 100 funtów ang.

Podwyżce cła uległ przywóz srebra i cukru.

W. P. IRLANDIA. W ciągu lutego br. zmienione zostały przepisy o okresach kontyngentowania importu obuwia z materiałów innych niż guma, następnie obuwia gumowego, pomarańczy, szczotek, pędzli i odpadków marmuru.

Z ważnością od 20 II rb. podniesiono cło na naboje śrutowe z 50 na 75% od wartości lub 7 szyl. i 6 pensów od 100 sztuk, zależnie jaka stawka byłaby wyższa.

JUGOSŁAWIA. Kontroli importu dokonywanego z krajów nieclearingowych, podlegają: azotan amonu, lekarstwa, sztuczne barwniki organiczne, materiały jedwabne, aluminium, pompy parowe.

Przy wysyłce towarów do Jugosławii należy pamiętać o przesyłaniu odbiorcy faktur w 2 egzemplarzach. Jeden egzemplarz służyć będzie odtąd władzom do obliczania podatku obrotowego.

ŁOTWA. Wywóz owsa, soczewicy, wyki, grochu i fasoli, łubinu, peluszki dozwolony jest jedynie na podstawie specjalnych pozwoleń.

Natomiast od dn. 10 II 37 wprowadzono przy imporcie: insuliny, farb roślinnych, nasion buraków cukrowych, morfiny i kokainy, nożyc, instrumentów dętych, strun i części instrumentów muzycznych — zwolnienie od obowiązku uzyskiwania pozwoleń dewizowych, wydawanych przez Komisję Walutową.

MEKSYK. Zmienione zostało cło na pończochy; najtańsze obciążone są cłem w wysokości 0,60 pesos, najlepsze opłacają 1 pesos od pary.

RUMUNIA. Min. Skarbu opracowało projekt zwolnienia od wszelkich opłat przywozowych maszyn, używanych w przemyśle zbrojeniowym.

UNIA POŁUDN.-AFRYKAŃSKA. Rząd Unii postanowił ustanowić dodatkowe cło na stal pochodzenia zamorskiego.

WIELKA BRYTANIA. Przy przywozie pewnych gatunków skór, używanych do wyrobu górnych części obuwia, importerom angielskim przyznawany jest zwrot cła w wysokości 3 pensów od stopy kwadratowej i to począwszy od 5 III rb.

Zarządzeniem brytyjskiego min. skarbu, ogłoszonym w formie „Beef and Veal Duties (Exemptions) Order“ zniesione zostały cła dodatkowe na ozory i cielęcinę w galarecie w puszkach. Artykuły te podlegać będą ocleniu w wys. 10% od wartości, ozory zaś surowe wolne są od cła w ogóle.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Dostawy materiałów do budowy statków polskich. Obecnie budowane są w stoczni angielskiej i duńskiej 2-motorowe statki transatlantyckie dla Tow. „Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe“.

Firmy polskie zainteresowane w dostawie tych wyrobów, wchodzących w zakres budowy i wyposażenia statków, surowców i t. p. zechcą niezwłocznie zwrócić się do P. I. E. po bliższe w tej sprawie informacje. P/7075/43/Ro.

Okucia budowlane zamki drzwiowe. Firma kolumbijska pragnie otrzymać oferty firm polskich na wymienione wyroby. P/5436/65/44/Ro.

Rury. Firma południowo-afrykańska interesuje się importem rur P/6597/44/Ro.

Klepki z drzewa jodłowego i sosnowego. Firma komisowo-agenturowa w Anglii interesuje się importem klepek z drzewa jodłowego i świerkowego. P 6259/40/C.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwo-

...ym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

UWAGA:

Firmy polskie, do których zwróci się f-a A. Guldemond, Haarlem (Holandia) zechcą uprzednio porozumieć się z P. I. E. — E/6022/18/KL.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

NAJNOWSZE WYNIKI OBSERWACJI WĘDRÓWEK ŁOSOSI

Dokonywane od kilku lat w międzynarodowej współpracy naukowej planowe znakowanie ryb morskich dało już bardzo wartościowy materiał do poznania wędrówek ryb. Znakuje się ryby przez umieszczenie małych płyt srebrnych na tylnych płetwach. Przy wydobywaniu tak znaczonych ryb z sieci rejestruje się znaki szczególne i miejsce połowu, po czym wrzuca się rybę znowu do wody. Dużo wielkich ryb złowiono już trzy razy i częściej. Co do wędrówek łososi opublikowano teraz kompletne dane, zebrane przez norweskie stacje obserwacyjne w r. 1936. Najważniejszym wynikiem tych obserwacyj jest stwierdzenie faktu, że łosoś w przeciwieństwie do śledzia i innych ryb „stadowych" podczas olbrzymich wędrówek ma swój cel indywidualny i powtarza tę samą podróż corocznie. Przy tym jednak każdy osobnik jest posłuszny temu samemu prawu: płynie przez morze do ujścia swej rzeki i w górę tej rzeki. nawet dalej w górę jakiegoś dopływu, aż do osiągnięcia wód, w których po wylęgnięciu się z ikry spędził dzieciństwo. Dwa łososie kontrolowane już w 1935 r. powędrowały i w roku ubiegłym do Szkocji, cztery do południowej Szwecji w obrębie Bałtyku. Na północ od Lofotów nie wyłowiono wprawdzie w roku 1935 wcale znakowanych łososi, podczas gdy w roku 1936 wyłowiono jednego z tych łososi, aż w zatoce Onega nad Morzem Białym. Długość trasy wędrówek łososi mierzy się w miarę możności dokładnie. Dotąd stwierdzona największa długość trasy wynosi 2.500 km, największa szybkość 240 km dziennie.

WZROST POŁOWÓW RYB MORSKICH W NIEMCZECH

Połowy ryb morskich w Niemczech w roku 1936 wzrosły o 25% i wynoszą 599.000 ton, wartości 105,3 mil. RM. wobec 478.000 ton, wartości 83.8 mil. RM w roku poprzednim. Spożycie ryb morskich na głowę ludności wzrosło o 20% i wynosi 12,0 kg, wobec 10.1 kg w roku 1935 i około 5 kg w 1913 r. W Polsce spożycie ogólne ryb wynosi na głowę ca 3 kg, zaś połowy morskie stanowią niecałe 10% połowów niemieckich. Niemiecka produkcja śledzi solonych wynosiła w 1936 r. — 97,8 tysięcy ton (82 tys. ton w 1935 r.). a przywóz obcych 65,9 tysięcy ton, tak, że niemiecka konsumcja śledzi solonych wynosiła ca 164 tysiące ton.

KRONIKA

SYTUACJA POLSKICH POŁOWÓW MORSKICH

Po zupełnym ustaniu połowów szprotów, rybołówstwo nasze na Bałtyku rozdziela się obecnie na trzy odrębne działy: połowy przybrzeżne, połowy na Głębi Gdańskiej oraz połowy bornholmskie.

Przy spływaniu lodów z Zatoki okazało się, że nie było tam szprotów. Napływające wody wiślane rozgraniczają wyraźnie wody Zatoki na dwie części. Połowy łososi odbywają się tylko pławnicami, a śledziki łowiono tuż przy basenie gdyńskim. Rybacy otrzymują ostrzeżenie, że tak bliskie zastawianie sieci spowodować może straty w narzędziach przez statki handlowe.

Wydajność połowów na Głębi Gdańskiej zmniejszyła się nieco ostatnio. Na połowy zaś pod Bornholmem nie będą wyjeżdżały kutry w okresie tygodnia przedświątecznego.

Za całe dorsze otrzymywali rybacy za 100 kg zł 24,—. Dorsze natychmiast po przybyciu do Gdyni są patroszone, czyszczone i oddawane do zamrażalni. Tak jak w każdym roku, po świętach przewiduje się obniżenie cen za dorsze i flądry.

Za śledziki płacono rybakom zł 26,— za 100 kg, za flądry małe i duże po zł 40,—. a za szole po zł 20,— za 100 kg. Łososie po zł 6,— za kg.

CZĘŚĆ LUGRÓW ŚLEDZIOWYCH ODPŁYNĘŁA DO HOLANDII

W połowie bm., odpłynęło z Gdyni pięć lugrów śledziowych „Mewy" do swej bazy holenderskiej (Scheveningen), celem przygotowania się do nowej kampanii śledziowej.

Lugry zabrały z Gdyni 150.000 kg soli i 5.270 kompletów beczkowych. Statki te będą poddane w stoczniach holenderskich gruntownemu remontowi.

Częściowy remont pozostałych jeszcze w Gdyni dziesięciu statków śledziowych będzie dokonywany w Gdyni.

OSTATNIE TRANSPORTY TOWARÓW RYBNYCH.

16 III 37 — s/s „Chorzów" z Holandii śledzi solonych holenderskich beczek 756/1 oraz 288/2 dla „Mewy".
16 III 37 — s/s „Ursa" z Norwegii śledzi solonych beczek 1.654/1 oraz 188/2 i śledzi zamrożonych skrzyń 300.
19 III 37 — s/s „Bussard" z Holandii śledzi solonych holenderskich beczek 349/1 i 200/2 dla firmy J. Bankier.
20 III 37 — kuter SE. 28 z Bornholmu (Dania) dorszy świeżych (żywe i patroszone 10.200 kg) dla Polskiego Zjedn. Ryb. Morskich.
21 III 37 — s/s „Lublin" z Anglii (Hull) śledzie świeże w lodzie angielskie, wielkość około 8 sztuk na kg, skrzyń 188 po 85 kg netto skrzynia, cena zł 55,— za 100 kg — f-a „Mewa".

WYDAWNICTWA

NOWE PRZEPISY O DOSTAWACH I ROBOTACH NA RZECZ SKARBU PAŃSTWA, SAMORZĄDU ORAZ INSTYTUCYJ PRAWA PUBLICZNEGO.

Zakupy czynnika publicznego, tj. Skarbu Państwa i samorządów, na rynku krajowym przekraczają rocznie sumę 1 miliarda złotych. Wysoka ta suma świadczy o doniosłej ważności, jaką dla kół gospodarczych przedstawiają przepisy o dostawach i robotach na rzecz czynnika publicznego.

Przepisy te zostały ostatnio ujednolicone na całym obszarze Państwa i dla wszystkich działów administracji państwowej. Oczekiwane od 4 lat, odnośne rozporządzenie ministerialne ukazało się w „Dzienniku Ustaw" z dnia 26 ub. m.

Księgarnia Wł. Wilaka w Poznaniu wydała świeżo zbiór „Przepisów o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa, samorządu oraz instytucyj prawa publicznego". Zbiór ten przygotował do druku mgr T. Kołodziej, zaopatrując w teksty ustawy i rozporządzenia wykonawczego w odpowiednie krótkie objaśnienie i skorowidze. Broszura jest do nabycia w większych księgarniach za cenę 1,50 zł z przesyłką pocztową 1,75 zł. Wygodny format kieszonkowy i staranna szata graficzna udostępniają Czytelnikowi zapoznanie się z tak dla przemysłowców, kupców, rzemieślników i rolników ważnymi przepisami.

PRZETARGI

PRZETARG NIEOGRANICZONY DYREKCJI PKP. POZNAŃ NA RÓŻNE MATERIAŁY.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) blachy miedzianej, mosiężnej; 2) blachy cynkowej, stalowej i ocynkowanej; 3) farby suchej; 4) papieru szmerglowego, naszklonego i płótna szmerglowego; 5) tkaniny lnianej; 6) elektro-instalacyjnych i izolacyjnych materiałów do prądu stałego, części do aparatów i urządzeń teletechnicznych: 7) szczeliwa konopnego, grafitowego i klingerytu; 8) odlewów stalowych i maźnic stalowych.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach:

1) 2 kwietnia 1937 r.; 2) 2 kwietnia 1937 r.; 3) 2 kwietnia 1937 r.; 4) 9 kwietnia 1937 r.; 5) 9 kwietnia 1937 r.; 6) 9 kwietnia 1937 r.; 7) 20 kwietnia 1937 r.; 8) 30 kwietnia 1937 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim nr 50, z dnia 3 marca 1937 roku.

O zwiększenie konsumcji bananów w Polsce

Banan należy do kategorii owoców bardzo pożywnych. Dostawcami tego owocu są kraje tropikalne, przy czym praojczyzną bananów są Indie.

Z Indyj dostały się banany poprzez Afrykę do Ameryki Środkowej, gdzie gleba, gorący i wilgotny klimat najbardziej odpowiadają uprawie plantacyj bananowych. Toteż Ameryka Środkowa jest obecnie największym dostawcą bananów na świecie. Zajmuje ona przeszło 50% światowego eksportu, a łącznie z wyspami Jamajką i Kubą blisko 75%. Europa importuje banany oprócz Ameryki Środkowej jeszcze z Afryki i z Wysp Kanaryjskich.

Konsumcja bananów w Polsce jest bardzo skromna. W stosunku do ogólnej konsumcji pomarańcz i mandarynek wynosiła ona w roku 1935 zaledwie 4,8%, a w roku ubiegłym około 7,6%. O ile weźmie się pod uwagę spożycie roczne pomarańcz i mandarynek w Polsce, które w roku 1935 wynosiło na jednego mieszkańca około 1,32 kg, a w roku 1936 około 0,795 kg, to jak skromnie wygląda więc spożycie bananów u nas.

Banany jak i inne owoce południowe świeże były i są jeszcze uważane w Polsce za luksus. Za granicą natomiast te same owoce stanowią nieodzowną część składową posiłku szerokich warstw ludności oraz duży obiekt wielkiego handlu. Dla przekonania, że twierdzenie nasze nie jest gołosłowne, pozwolimy sobie przytoczyć kilka dat sprawozdawczych odnośnie konsumcji bananów w innych krajach, np. w Anglii, U. S. A. i w Niemczech.

I tak konsumcja bananów w tych krajach przedstawia się w ostatnich trzech latach w porównaniu do Polski następująco:

Rok	K r a j	Ilość ludności	Import bananów	Na głowę wypada spożycie roczne
1934	U. S. A.	ok. 123 mil.	ok. 715 185 ton	ok. 5,8 kg
1935	„	„ „ „	„ 825 285 „	„ 6,7 „
1936	„	„ „ „	„ 874 530 „	„ 7,1 „ 1 b.
1934	Anglia	ok 45,9 mil.	„ 253 918 „	„ 5,53 „ (12,2)
1935	„	„ „ „	„ 295 596 „	„ 6,44 „ (14,2)
1936	„	„ „ „	„ 301 746 „	„ 6,57 „ (14,5)
1935	Niemcy	ok. 66,- mil.	„ 68 034,5 „	„ 1,06 „
1936	„	„ „ „	„ 125 711,6 „	„ 1,90 „
1934	Polska	ok. 33,- mil.	„ 2 125,2 „	„ 0,064 „
1935	„	„ „ „	„ 1 927,9 „	„ 0,060 „
1936	„	„ „ „	„ 1 986,2 „	„ 0,061 „

Przeciętne spożycie bananów w Anglii i U. S. A. w latach 1919/23 wynosiło na jednego mieszkańca w Anglii ok. 3 kg, a w U. S. A. ok. 5 kg. W innych krajach konsumcja bananów wynosiła na głowę rocznie w latach 1932/36 np. we Francji 4,1—5,5 kg, w Holandii 4.6—5,5 kg, w Szwecji 2,3—3,0 kg.

Z wyżej przytoczonych cyfr wynika, że w Polsce konsumcja bananów stoi na jednym poziomie i to na najniższym w krajach europejskich, o ile chodzi o spożycie na jednego mieszkańca podczas gdy w innych krajach wzrasta ona rok rocznie dość znacznie.

Powodem małej konsumcji bananów w Polsce jest przede wszystkim wysoka cena tego artykułu oraz znacznie niższy standard życiowy ludności polskiej, szczególnie w województwach wschodnich i wschodnio-południowych, niż ludności zamieszkałej w Europie Środkowej lub krajach skandynawskich, nie mówiąc już o standarcie życiowym ludności krajów Europy Zachodniej i U. S. A.

Główną przyczyną słabej konsumcji banana jest jego wysoka cena, dochodząca 3,50 do 4 zł za kg. Jaka jest przyczyna tej drożyzny? Cena zakupu surowca nie jest o wiele wyższa od ceny, jaką płacą Niemcy, Anglia, Szwecja itd. i kto nie orientuje się w naszych warunkach importowych napewno powie, że cena na ten artykuł wyśrubowana jest u nas jedynie przez samych importerów. Tak jednak nie jest. Na kształtowanie się ceny bananów w Polsce wpływają wysokie koszty cła przywozowego, opłat na ROZ. oraz wysokie koszty transakcyj wiązanych, które dochodzą do 1,25 zł na 1 kg. Bez kosztów transakcyj wiązanych, obciążenie celne i na ROZ. wynosi 1,05 zł na kg.

Cło przywozowe pobiera się w Polsce od wagi bananów łącznie z łodygami, gdyż w takim stanie nadchodzi towar do gdyńskich dojrzewalni. Łodygi stanowią 13—15% odpadków po procesie dojrzewania. Cło pobrane od tych nieużytków oraz opłaty na ROZ., które również są w ten sam sposób pobierane jak należności celne, muszą być zatem wkalkulowane w gotowy towar, który przez to staje się znacznie droższy. Poza tym duży wpływ na kształtowanie się ceny bananów ma także kwestia wysokości kontyngentów przywozowych na banany oraz podział kontyngentów, który nie pozwala na prowadzenie regularnego importu. Ponieważ przedsiębiorstwa importu bananów mają pewne koszty stałe bez względu na ilość importu, wszelkie utrudnienia, spowodowane ze strony czynnika urzędowego, jak brak na czas pozwoleń przywozu, ulg celnych itd. odbijają się na cenie towaru.

Prawie we wszystkich krajach import bananów traktowany jest bardzo liberalnie, przy czym cło przywozowe w danych krajach albo w ogóle nie jest pobierane, albo jest ono też minimalne. Kraje te uznały banany nie jako luksus, lecz jako artykuł pierwszej potrzeby i dlatego też w tych krajach jest on w sprzedaży bardzo tani i dostępny nawet dla ludności najuboższej.

Jest wskazanym, aby i u nas, banan został przez czynniki miarodajne uznany jako artykuł pierwszej potrzeby i przez obniżenie cła przywozowego i opłat importowych udostępniony dla szerokich warstw ludności.

PRZEDŁUŻENIE PRZECHOWALNOŚCI OWOCÓW.

Obecny stan badań wykazuje, że można osiągnąć znaczne przedłużenie okresu przechowalnego nawet bardzo wrażliwych odmian owoców, głównie jabłek, o ile zbiór i zmagazynowanie owoców nastąpi tuż przed t. zw. wzrostem „klimakterycznym" procesu oddychania owoców.

Badania wykazują, że duży wpływ na przechowalność jabłek ma zawartość związków azotowych, których ilość wynosi od 0,03 do 0,1 proc. Im ilość związków azotowych jest większa, tym przechowalność jabłek jest gorsza i krótsza.

Badacze angielscy opracowali specjalne metody iniekcyjne dla drzew owocowych, w celu dokładnego zbadania poszczególnych czynników i ich wpływu na przechowalność.

TANIA I PRAKTYCZNA CHŁODNIA OWOCOWA.

Wobec stale wzrastającego zainteresowania dla przechowywania produktów ogrodniczych, a zwłaszcza owoców i licznych zapytań kierowanych do Biura Komitetu Chłodnictwa odnośnie wyboru najbardziej racjonalnego urządzenia i przechowywania owoców, Komitet zwraca uwagę na doskonałe wyniki, osiągnięte z przechowalnią — chłodnią maszynową w Niemczech. W danym wypadku zastosowano w stosunku do pojemności komór składów urządzenia chłodnicze o małej sprawności, osiągając ponadto znaczną oszczędność na izolacji. Mimo to osiągnięto w pierwszym sezonie zupełnie zadawalające wyniki.

W rejonie sadowniczym pod Hamburgiem otwarto mianowicie pod koniec roku ubiegłego prostą w konstrukcji i tanią chłodnię mechaniczną, przeznaczoną do magazynowania jabłek i gruszek. Chłodnia mieści się przy bocznicy kolejowej i posiada w piwnicy maszynownię, pomieszczenia pomocnicze oraz jedną komorę chłodniczą. Na parterze pomieszczono obok komory chłodniczej biura oraz sortownię i pomieszczenia na ekspedycję. — Pierwsze piętro jest w całości chłodzone mechanicznie, a poddasze nie posiada żadnego urządzenia chłodniczego, lecz może być wyzyskane na magazynowanie krótkookresowych owoców. Na poddaszu przewidziano również mieszkanie dla obsługującego maszyny. Ogólna powierzchnia w komorach chłodniczych wynosi 1700 m^2 przy wysokości komór chłodniczych 3,20. Budynek posiada długość 35 X 22 m.

Chłodnia została wybudowana przez poważną hurtownię owoców W. Matthies.

Osobliwością nowej chłodni jest niezaizolowanie wszystkich bez wyjątku ścian szczytowych, ponieważ chłodnia pracuje tylko w ciągu chłodnych miesięcy roku, w których panują względnie małe różnice temperatur między powietrzem zewnętrznym i wewnętrznym. Izolację korkową zastosowano tylko przy podłodze piwnicznej oraz ścianach i sufitach komór, graniczących z pomieszczeniami ogrzewanymi chłodni. Całość urządzenia zagranicznego jest nastawiona na długie okresy magazynowania produktu przy małym godzinnym zapotrzebowaniu zimna i równomiernej temperaturze oraz przy zachowaniu jednolitej wilgotności. Regulowany jest również obieg powietrza. Dwa kompresory posiadają sprawność godzinną po 50.000 Kcal. Temperatura powietrza 0—+1° C. Koszty ruchu okazały się w praktyce b. niskie i nawet w czasie napełniania komór chłodniczych wystarczała całkowicie sprawność jednego tylko kompresora. Licząc 750 kg owocu na 1 m^2 właściciele przyjmują pojemność chłodni na 10,000 q. Fotografie chłodni w różnych stadiach budowy począwszy od założenia fundamentów do ułożenia wiązań dachowych znajdują się w Biurze Komitetu Chłodnictwa w Warszawie.

KRONIKA

ZMIANA KONTYNGENTU MASŁA KAKAOWEGO NA ZIARNO KAKAOWE.

Istnieją możliwości zamiany kontyngentu przywozowego względnie samych pozwoleń przywozu, wydanych na masło kakaowe na pozwolenia na ziarno kakaowe. Z zamiany kontyngentu z masła na ziarno mogą korzystać jedynie zakłady przemysłowe (fabryki czekolady i cukierków).

Zamiana może być dokonana tylko na ten kraj pochodzenia, na który wydano pozwolenie na masło kakaowe (np. masło z Holandii — na ziarno kakaowe z kolonij holenderskich) oraz na trzykrotnie wyższą ilość ziarna kakaowego od ilości na jaką opiewa pozwolenie na masło kakaowe. Wartość globalna ziarna kakaowego otrzymanego z zamiany nie może jednak przekroczyć wartości, wynikającej z przemnożenia otrzymanej ilości ziarna przez przyjętą na dany okres dwumiesięczny cenę za 1 kg.

Szczegółowych informacyj co do trybu postępowania z zamianą kontyngentu przywozowego udzielają Izby Przemysłowo-Handlowe.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

s/s „Levant" zawinął do portu dnia 22 marca br. i wyładował 28.511 skrzyń pomarańcz palestyńskich, w tym drobne ilości grapfruitów, oraz 24.050 kg rodzynków greckich.

Dnia 21 marca br. przybył do Gdyni s/s „Hispania" z ładunkiem 13.706 skrzyń cytryn i 51 worków migdałów włoskich. Statkiem tym nadeszło 856 skrzyń pomarańcz hiszpańskich z przeładunkiem w Göteborgu ze s/s „Mansuria".

s/s „Dorit" nadszedł dnia 23 marca br. z transportem 8.000 skrzyń cytryn włoskich, w tym drobne partie pomarańcz.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 1 kwietnia br. spodziewany jest s/s „Bardaland". Statkiem tym ma nadejść ca 34.000 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 1.040 colli (26.000 kg) rodzynków greckich.

W pierwszych dniach kwietnia ma nadejść s/s „Ivornia" z transportem cytryn i owoców suszonych z Sycylii.

W pierwszej połowie kwietnia spodziewane są następujące statki:

1. s/s „Linda", który ładuje obecnie ca. 20.000 skrzyń pomarańcz w Hiszpanii,
2. s/s „Karla", którym mają nadejść cytryny z Sycylii.

KAWA BRAZYLIJSKA W GDYNI.

Statek „Pułaski" wyładował w dn. 16 marca br. 3.792 worki kawy brazylijskiej, wagi 226.520 kg. Z ilości tej przeznaczone jest dla Polski 3.219 worków, wagi 193.140 kg a dla Gdańska 573 worki, wagi 33.380 kg.

ZIARNO KAKAOWE.

Statek „Santos" wyładował w dniu 26/27 III br. dwie partie ziarna kakaowego, które przywiózł z Brazylii, wagi około 11.160 kg.

ZBIORY ZIEMNIAKÓW W EUROPIE.

Zwracamy uwagę firmom owocowym, które oprócz importu owoców zajmują się także eksportem ziemniaków z Polski względnie interesują się transakcjami kompensacyjnymi na zestawienie zbioru ziemniaków w krajach europejskich w ostatnich 3 latach, ogłoszone w tygodniku owocowym, wychodzącym w Londynie p. t. „Weekly Fruit Intelligence Notes" nr 50 z dnia 10 marca br. Zamieszczone tam cyfry pozwolą na zorientowanie się o możliwościach zbytu tego artykułu. W Italii zbiór w 1936 r. wynosił 2.146 ton. Rynek ten najwięcej interesuje firmy owocowe pod względem kompensaty.

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (26 III br.)

Sytuacja w handlu towarami kolonialnymi kształtowała się pod znakiem dalszego spadku obrotów. Wprawdzie niektóre firmy importowe zanotowały pewne ożywienie w sprzedaży specjalnych artykułów świątecznych, to jednak obroty ich były na ogół znacznie słabsze niż w poprzednim okresie sprawozdawczym. Zainteresowanie towarami kolonialnymi było dość duże. Do konkretnych transakcyj dochodziło jednak bardzo rzadko, a to z uwagi na ciasnotę gotówkową, jaką daje się zauważyć wśród odbiorców. Starzy importerzy twierdzą, że takich obrotów przedświątecznych, jak obecnie nie pamiętają od kilkunastu lat. Tegoroczne obroty przedświąteczne spadły w stosunku do takiegoż okresu w ubiegłym roku o około 50—55%.

Kawa surowa.

W kawach brazylijskich tendencja spokojna. Na kawy niebieskie nie ma prawie w ogóle zapotrzebowania. W magazynach celnych w Gdyni zapasy kawy są dość duże, przy czym nowe dowozy powiększają ilość zapasów, gdyż są one większe od normalnie bieżącej konsumcji. Obroty w kawie są na ogół bardzo słabe. Odczuwają to szczególnie te firmy, których działalność ogranicza się jedynie do handlu kawy i herbaty.

Ceny za towar oclony kształtują się następująco: Santos extra prime zł 5,00—5.20 za kg, Santos zwykły zł 4,60—4,80 za 1 kg, Victoria 7 — zł 4.15—4.25 za 1 kg, Victoria 5 — zł 4,40—4,50. Guatemala zł 5,40—5,75 za 1 kg.

Herbata.

Na rynkach zagranicznych tendencja w dalszym ciągu zwyżkowa. W stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego zwyżka

wynosi 2 d. na 1b. Rynek krajowy nasycony. Tendencja słabsza niż w poprzednim okresie. Ceny kształtują się następująco: Sumatra zł 12,5—13,00 za 1 kg, Cejlon zł 14,50—16,00. Herbaty indyjskie od 14,00—20,00 zł za 1 kg, zależnie od jakości towaru. (Ceny za towar oclony).

Owoce suszone.

Na śliwki suszone kalifornijskie tendencja mocna, a to ze względu na brak dowozów, które z uwagi na strajk w Kalifornii zostały przerwane. Ceny utrzymują się np. za gat. 40/50 w granicach 1,45 do 1,50 zł za 1 kg. W innych owocach suszonych sytuacja bez zmian.

SYTUACJA NA RYNKU WEWNĘTRZNYM.

Jak z poniższych notowań aukcyjnych wynika, mimo sezonu świątecznego ceny pomarańcz, zarówno palestyńskich jak i hiszpańskich, nie zwyżkowały, lecz raczej spadły, w ostatnich dwóch tygodniach. Należy to tłumaczyć tym, że w Gdyni znajdują się obecnie znaczne zapasy pomarańcz, chociaż popyt wzrósł z okazji świąt, to jednak ceny są bardzo niskie. Daje się zauważyć w ostatnim tygodniu odpływ większych ilości owoców południowych w głąb kraju, nie wpłynie to jednak prawdopodobnie na zwyżkę cen, ponieważ są w drodze znowu większe transporty.

Ogólna tendencja bardzo słaba.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 10 marca br. do 25 marca br. wystawiły przedsiębiorstwa aukcyjne razem do przetargu 18.824 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, z których sprzedały 17.451 skrzyń po cenie 0.65 — 0,99 zł za 1 kg. Poza tym wystawiły 12.177 skrzyń pomarańcz palestyńskich. Sprzedanych zostało 9.767 skrzyń po cenie 0,84 do 1,05 za 1 kg. Cytryn włoskich wystawiono 3.275 skrzyń. Sprzedano 1.730 skrzyń osiągając 32,— do 34,— zł za 1 skrzynię. Grapfruitów wystawiono 600 skrzyń i wszystkie sprzedano po 28,50 do 32,— zł za skrzynię.

Z owoców suszonych wystawiono 100 skrzyń sułtanek tureckich, 10 worków orzechów włoskich bez łupin, oraz 24 worki fig greckich wiankowych. Sułtanki i figi sprzedano wszystkie. Za sułtanki płacono 23,50 za 1 skrzynię, za figi 1,30 zł za 1 kg. Orzechy wycofano.

Szczegółowy przebieg aukcji przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o. w Gdyni.

Na aukcji w dniu 11 marca br. wystawiono 6.379 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 2.779 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 315 skrzyń grapfruitów palestyńskich, 935 skrzyń cytryn włoskich, i 24 worki fig greckich wiankowych. Pomarańcz hiszpańskich sprzedano 6.279 skrz. po 0,65 do 0,93 zł za 1 kg. Sprzedano 2.279 skrz. pomarańcz palestyńskich, za które płacono 0,91 do 1,05 zł za 1 kg. Grapfruity sprzedano wszystkie po 30,— do 32,— zł za 1 skrzynię. Sprzedano 575 skrzyń cytryn włoskich po 34,— do 35,— zł za 1 skrzynię. Fig sprzedano 8 worków po 1,30 za 1 kg.

Dnia 15 marca br. wystawiono na aukcji 3.957 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, z których sprzedano 3.742 skrzyń. Za 1 kg płacono 0,85 do 0,92 zł.

Na tej samej aukcji wystawiono 1.336 skrz. pomarańcz palestyńskich, sprzedano 464 skrz. po 0,90 do 1,02 zł za 1 kg. Cytryn włoskich wystawiono 640 skrzyń — sprzedano 390 skrzyń po 34,— do 35,— zł za 1 skrzynię. Grapfruity, których wystawiono 200 skrzyń, zostały sprzedane w całości po 30,— zł za skrzynię.

Następna aukcja odbyła się dnia 17 marca br. W dniu tym wystawiono 2.079 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 2.528 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 500 skrzyń cytryn włoskich, 200 worków orzechów w łupinach, 100 skrzyń sułtanek tureckich i 10 worków orzechów bez łupin.

Z powyższych partyj sprzedano:

2.039 skrzyń pomarańcz palestyńskich po 0,92 do 1,08 zł za 1 kg

1.760 skrzyń pomarańcz hiszpańskich po 0,69 do 0,96 zł za 1 kg

340 skrzyń cytryn włoskich po 32,— do 34.— zł za 1 skrzynkę.

100 skrzyń sułtanek tureckich po 1,88 zł za 1 kg.

Udział w przetargu wzięło około 40 kupców.

Na aukcji w dniu 19 marca br. wystawiono: 2.785 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 2.274 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 500 skrz. włoskich, 85 skrzyń grapfruitów palestyńskich. Z wystawionych owoców sprzedano:

1.785 skrzyń pomarańcz palestyńskich po 0,84 do 0,98 zł za 1 kg

2.044 skrzyń pomarańcz hiszpańskich po 0,65 do 0,95 zł za 1 kg

425 skrzyń cytryn włoskich po 34,— zł za 1 skrzynię

85 skrzyń grapfruitów palestyńskich po 28.50 zł za 1 skrzynię.

Na aukcji było obecnych 37 kupców.

Dnia 22 marca br. wystawiono do przetargu 3.200 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 1.065 skrzyń pomarańcz hiszpańskich i 700 skrzyń cytryn włoskich. Pomarańcze tak palestyńskie, jak i hiszpańskie w całości sprzedano. Za pomarańcze palestyńskie płacono 0,88 do 0,96 zł za 1 kg, za hiszpańskie 0,76 do 0,99 zł za 1 kg.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o. w Gdyni

urządziły w tym okresie tylko jeden przetarg w dniu 15 marca br. wystawiając 1.622 skrzyń standaryzowanych i 999 skrzyń małych pomarańcz hiszpańskich. Wystawione partie w całości sprzedano po 0,87 do 0,98 zł za 1 kg.

Udział w aukcji wzięło 19 kupców.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 15 kwietnia 1937 r. | NR 7

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Statystyka kosztów żywności w Gdyni

Zagadnienie kosztów żywności w Gdyni stanowi poważny problem w życiu gospodarczym miasta, szczególnie w okresie obecnym, gdy ceny na artykuły pierwszej potrzeby zwiększyły się z dotychczasowego poziomu i poszły w górę. Jasną jest rzeczą, że zwyżka kosztów żywności dotyka zarówno świat pracy, jak i pracodawców i z tego względu warto to zagadnienie omówić.

Ceny artykułów żywnościowych w Gdyni
(notowania z ostatniego tygodnia miesiąca)

	Jednostka miary	1935 Średnia roczna	1936 Średnia roczna	1936 miesiące III	1936 miesiące XII	1937 miesiące I	1937 miesiące II	1937 miesiące III
Chleb żytni pytlowy	1 kg	0,30	0,31	0,28	0,35	0,37	0,39	0,40
Chleb pszenny	„	0,50	0,61	0,50	0,75	0,75	0,75	0,70
Mąka pszenna	„	0,42	0,48	0,45	0,50	0,55	0,55	0,55
Kasza jęczmienna	„	0,44	0,46	0,50	0,45	0,45	0,60	0,60
Groch polny	„	0,43	0,43	0,45	0,40	0,36	0,36	0,40
Fasola biała	„	0,58	0,54	0,60	0,45	0,50	0,55	0,60
Ryż „Patna"	„	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Mleko niezbierane	1 litr	0,25	0,23	0,22	0,25	0,25	0,25	0,25
Masło świeże	1 kg	3,33	3,36	3,60	3,60	3,40	3,40	3,80
Ser twarogowy	„	0,98	1,09	1,10	1,20	0,80	0,80	1,00
Jaja świeże	1 szt.	0,09	0,09	0,07	0,12	0,12	0,12	0,09
Mięso wołowe	1 kg	1,21	1,33	1,20	1,40	1,40	1,50	1,40
Mięso wieprzowe	„	1,47	1,62	1,40	1,60	1,50	1,60	1,70
Mięso cielęce	„	1,48	1,57	1,40	1,60	1,60	1,70	1,70
Kiełbasa zwyczajna	„	1,35	1,42	1,40	1,60	1,50	1,60	1,60
Słonina świeża	„	1,41	1,67	1,60	1,60	1,60	1,80	1,80
Smalec wieprzowy	„	2,28	2,44	2,40	2,60	2,30	2,40	2,40
Śledzie	1 szt.	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
Kartofle	10 kg	0,94	0,93	0,80	0,80	1,00	0,80	0,80
Kapusta kwaszona	1 kg	0,36	0,33	0,35	0,30	0,30	0,30	0,30
Cukier kryształ	„	1,25	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Herbata	„	17,33	18,83	18,00	20,00	20,00	20,00	20,00
Kawa naturalna	„	5,17	6,22	6,00	6,40	6,40	6,40	6,40
Sól biała	„	0,36	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32

W zestawieniu powyższym wzięto pod uwagę gatunki towarów najbardziej rozpowszechnione w sprzedaży, a więc: chleb żytni — przemiał 55%, chleb pszenny — przemiał 45%, mąka pszenna — przemiał 65%, masło mleczarniane wyborowe (najlepsze), mięso — gatunek średni z kośćmi, kiełbasa — gatunek niższy.

Na podstawie notowań cen wymienionych artykułów, biorąc normy i metody Głównego Urzędu Statystycznego, obliczyć możemy wskaźnik kosztów żywności w Gdyni.

Wskaźnik — podstawa — miesiąc poprzedni = 100.

miesiące	1934	1935	1936	1937
I	96,4	108,1	94,1	103,3
II	101,8	99,6	99,1	102,0
III	98,2	100,6	101,6	100,5
IV	97,4	99,0	102,3	.
V	98,1	93,0	104,7	.
VI	114,6	103,0	108,2	.
VII	95,8	105,7	92,2	.
VIII	92,4	98,2	99,2	.
IX	100,4	103,4	103,4	.
X	101,5	100,7	99,4	.
XI	99,0	99,0	100,9	.
XII	99,1	97,8	100,9	.

Z wskaźnika tego możemy łatwo ustalić, w których miesiącach i w jakiej mierze wzrastały względnie spadały koszty żywności w porównaniu do miesiąca poprzedniego. Wskaźnik ten nie odzwierciadla poziomu cen dla dłuższego okresu.

Najlepiej zadanie to spełni inaczej obliczony wskaźnik, niemniej typowy, podstawa którego odnosi się do jednego okresu. W danym wypadku za podstawę wskaźnika dla każdego roku bierzemy styczeń 1934, 1935, 1936 i 1937 jako 100.

Wskaźnik — podstawa — styczeń każdego roku = 100.

miesiące	1934	1935	1936	1937
I	100,0	100,0	100,0	100,0
II	101,8	99,6	99,1	102,0
III	100,0	100,2	100,6	102,6
IV	97,3	99,1	103,0	.
V	95,5	92,2	107,9	.
VI	109,5	94,9	116,8	.
VII	104,9	100,3	107,6	.
VIII	97,0	98,5	106,7	.
IX	97,4	101,8	110,3	.
X	98,8	102,6	109,7	.
XI	97,8	101,5	110,5	.
XII	97,0	99,2	111,5	.

Widzimy, że poziom cen w stosunku do stycznia w roku 1936 jest znacznie wyższy, aniżeli w latach poprzednich. — Dane za 3 miesiące 1937 mówią b. mało. Jeżelibyśmy dla owych trzech miesięcy 1937 roku obliczyli wskaźnik przy podstawie styczeń 1936 = 100, t. j. przedłużyli wskaźnik 1936 na rok 1937, otrzymamy — I 1937 — 115,1, II 1937 — 117,5, III 1937 — 118,1. Z obliczeń wynika, że marzec rb. okazał się o 18,1% droższy od stycznia 1936 roku.

Odmienne nieco wyniki daje wskaźnik przy podstawie — przeciętna roczna = 100. Wskaźnik ten pozwala na ustalenie, które miesiące i o ile są tańsze lub droższe w stosunku do ogólnego poziomu w danym roku.

Wskaźnik — podstawa — średnia roczna 1934, wzgl. 1935, wzgl. 1936 = 100.

miesiące	1934	1935	1936	1937
I	100,3	100,8	93,5	107,6*)
II	102,1	105,5	92,6	109,8*)
III	100,2	101,1	94,1	110,4*)
IV	97,6	100,0	96,3	.
V	95,8	92,9	100,9	.
VI	109,7	95,7	109,2	.
VII	105,2	101,1	100,6	.
VIII	97,2	99,4	99,8	.
IX	97,6	102,7	103,1	.
X	99,1	103,5	102,5	.
XI	98,1	102,4	103,3	.
XII	97,2	100,1	104,2	.

*) Uwaga — dla 3 miesięcy 1937 obliczono wskaźnik przy podstawie średniej rocznej 1936 roku.

Wreszcie ostatni wskaźnik, niemniej ciekawy, a ważny ogromnie, gdyż niweluje sezonowość, spowodowaną ruchem cen w związku z sezonem i niektórymi artykułami. Jest to wskaźnik, za podstawę którego = 100 — wzięto ceny w odpowiednim miesiącu roku poprzedniego.

Wskaźnik — podstawa — miesiąc odpowiedni roku poprzedniego = 100

miesiące	1935	1936	1937
I	96,8	93,4	115,1
II	94,7	92,8	118,6
III	97,0	93,8	117,3
IV	98,5	97,0	.
V	93,4	109,3	.
VI	83,9	114,9	.
VII	92,5	100,2	.
VIII	98,3	101,2	.
IX	101,2	101,2	.
X	100,5	99,9	.
XI	100,4	101,6	.
XII	99,0	104,9	.

Z zestawienia tego wynika, że o ile w dwu latach poprzednich ceny w początku roku kształtowały się na ogół niżej, niż przed rokiem, o tyle w roku 1937 widzimy zwyżkę i to dość poważną. W marcu 1937 ceny są o 17,3% wyższe niż w marcu 1936, o 10,0% wyższe niż

w marcu 1935 i o 6,7% wyższe niż w marcu 1934.

Odrębnym zagadnieniem jest porównanie kosztów żywności w różnych miastach. Korzystając z materiałów i metod Głównego Urzędu Statystycznego, obliczony został wskaźnik dla Gdyni w porównaniu z Warszawą, Poznaniem, Toruniem, Katowicami, Grudziądzem, Starogardem, Tczewem i Wejherowem. Miasta te uważamy za najbardziej charakterystyczne do porównania.

Biorąc koszty żywności w Gdyni za podstawę = 100, otrzymamy następujące zestawienie:

Miasta	1936 Średnia roczna	1936 III	1937 I	1937 II
Gdynia	100,0	100,0	100,0	100,0
Warszawa . . .	97,5	99,3	94,9	99,0
Poznań	92,6	92,7	96,5	95,9
Toruń	88,2	87,3	88,8	90,5
Katowice . . .	96,7	98,0	95,5	98,5
Grudziądz . . .	89,4	85,9	91,6	92,4
Starogard . . .	87,6	87,6	.	.
Tczew	87,9	89,6	.	.
Wejherowo . .	92,4	93,5	.	.

Z zestawienia tego widzimy, że Gdynia jest najdroższym miastem w Polsce.

Różnice w poziomie cen między Gdynią, a innymi miastami są nieraz bardzo znaczne. Średnia roczna cen artykułów pierwszej potrzeby za rok 1936 innych miast jest niższa od Gdyni: Warszawa o 2,5%, Poznań o 7,4%, Toruń o 11,8%, Katowice o 3,3%, Grudziądz o 10,6%, Starogard o 12,4%, Tczew o 12,1%, Wejherowo o 7,6%.

Przy omawianiu powyższym brano pod uwagę wyłącznie koszty żywności. Nie obejmuje to kosztów utrzymania, część których stanowią koszty żywności. Obliczeń statystycznych, dotyczących kosztów, utrzymania w Gdyni na razie brak. Stwierdzić jednak należy, że koszty utrzymania w Gdyni mają zupełnie inny przebieg zmienności, gdyż druga składowa, jaką jest czynsz mieszkaniowy, ulega zniżce, niwelując w znacznej mierze zwyżkę kosztów żywności.

Bolesław Polkowski KEM.

Porozumienie między żeglugą dunajową a kolejami żelaznymi krajów naddunajskich

Do czasu stworzenia w Polsce na szlaku Bałtyk — Morze Czarne wraz z Rumunią własnej wodnej arterii komunikacyjnej Wisła — San — Dniestr — Prut — Dunaj, która stanowić będzie najkrótszą i najtańszą drogę przewozu naszego eksportu i importu w komunikacji między Polską a krajami bałkańskimi i lewantyńskimi oraz dla tranzytu przez porty polskiego obszaru celnego w komunikacji z tymi krajami, nader wielką rolę odgrywa w tych komunikacjach droga Dunajem z przeładunkiem w najbliższych czechosłowackich portach Bratislava i Komarno dzięki taniemu przewozowi Dunajem i dzięki poparciu, udzielanemu na tej drodze ze strony kolei czechosłowackich, dbających o rozwój wymienionych portów rzecznych. Wzmaganie się tranzytu węgierskiego przez Gdynię i Gdańsk zawdzięczamy jedynie tylko wykorzystaniu taniej drogi przez Bratislavę Dunajem. Z tego powodu budzą nasze zainteresowanie pewne poczynania, mające doniosłe znaczenie dla polityki komunikacyjnej w basenie naddunajskim i zmierzające do uczynienia rentowniejszymi frachtów rzecznych na Dunaju oraz stawek opłat przewozowych konkurujących z żeglugą dunajową kolei.

Rozpoczęty w marcu sezon tegoroczny żeglugi na Dunaju stoi bowiem pod znakiem zawarcia umów, regulujących konkurencję między żeglugą na tej ważnej arterii komunikacyjnej, jaką stanowi Dunaj, a kolejami żelaznymi krajów, położonych nad Dunajem. Tani stosunkowo przewóz towarów rzeką zawsze narażał te koleje na utratę znacznych transportów, lecz za czasów przedwojennych ta konkurencja rzeczna ograniczała się do przewozu przeważnie tylko towarów masowych, przy których większe znaczenie miała taniość przewozu, aniżeli jego czas trwania. Żegluga na Dunaju spoczywała wówczas w rękach trzech wielkich towarzystw żeglugowych austriacko-węgierskich i Bawarskiego Lloydu, który niezbyt znaczną odgrywał rolę wobec towarzystw austriacko-węgierskich. Wobec tego Austria i Węgry protegowały żeglugę dunajową i koleje państwowe austriackie i węgierskie nie miały powodu do ostrego konkurowania z nią, a ograniczały się tylko do zapewnienia transportów budowanym kolejom orientalnym Budapeszt — Belgrad — Sofia — Konstantynopol z odnogą Nisz — Saloniki przez t. zw. konwencję a quatre z 8 maja 1883 między rządami austro - węgier-

skim, tureckim, serbskim i bułgarskim, którą zobowiązały się do ustalenia na tej kolei bezpośredniej taryfy na podstawie jednakowych stawek jednostkowych. Wysokość tych stawek obliczoną była z uwzględnieniem konkurencji dunajowej przez dobijanie do stawek rzecznych miernego dodatku procentowego. Poza tym starano się tylko o ograniczenie dzikiej konkurencji wzajemnej przez ustalanie kombinowanych kolejowo - rzecznych taryf dla bezpośredniej komunikacji z przeładunkiem przez porty dunajowe.

Po wojnie światowej stosunki zmieniły się całkowicie, zamiast 4 przedwojennych towarzystw okrętowych powstały odrębne towarzystwa okrętowe w Niemczech, Austrii, Węgrzech, Czechosłowacji, Jugosławii i Rumunii, a dzięki umiędzynarodowieniu Dunaju także przedsiębiorstwa okrętowe, pozostające pod wpływem francuskim, angielskim, holenderskim i włoskim. Uznając jednak ujemne skutki takiego rozdrobnienia żeglugi w krótkim stosunkowo czasie złączyły się te towarzystwa żeglugowe w poole, zjednoczenia taryfowe i eksploatacyjne, wzmacniając przez to swe położenie, a z drugiej strony zyskała żegluga na Dunaju wiele przez techniczne udoskonalenie swych statków, zwłaszcza przez wprowadzenie motorowców. W ten sposób wzmogła się po wojnie znacznie konkurencyjność żeglugi dunajowej wobec kolei zwłaszcza wskutek rozwinięcia ze strony zjednoczonych towarzystw żeglugowych nader skutecznie pracującego aparatu akwizycyjnego i zjednywaniu sobie ekspedytorów przez udzielanie im prowizji za dostarczone do przewozu ładunki. Dzięki tej zapobiegliwości udało się żegludze dunajowej wtargnąć w dziedzinę przewozów, która przed wojną światową obsługiwaną była wyłącznie tylko przez koleje, mianowicie zagarnąć część pod względem taryfowym wysokowartościowej drobnicy przez umożliwienie pośpiesznego przewozu zbiorowych wagonów, formowanych zarówno przez ekspedytorów, jak i przez ajencje zjednoczonych towarzystw żeglugowych. Przez przyjmowanie od akwirujących dla żeglugi ekspedytorów dowolnie drobnych przesyłek za opłatą taryfą przewidzianych 10-tonowych stawek umożliwiało się zdobycie ładunków w drobnych partiach w czasie, gdy wskutek kryzysu kupcy rzadziej są w możności sprowadzać ładunki wagonowe towaru.

Gdy towarzystwa żeglugowe na Dunaju nadzwyczaj szybko doprowadziły do konsolidacji, uwieńczonej pełnym sukcesem w wzrastających ciągle przewozach, trudniej było zjednoczyć wysiłki zainteresowanych Zarządów kolei żelaznych krajów naddunajskich dla odzyskiwania traconych w przewozie na rzecz żeglugi dunajowej towarów. Stawki opłat przewozowych taryf wewnętrznych na krótszych przebiegach różnymi kolejami wzdłuż Dunaju są droższe od przedwojennych stawek dłuższych linij kolei austriackich i węgierskich, co utrudniło konkurowanie z przewozem Dunajem. Więcej czasu potrzebowały koleje na utworzenie związków kolejowych i opracowanie związkowych taryf bezpośrednich, co natrafiało na przeszkody walutowe i postępowało bardzo powoli. Na wzór przedwojenny uregulowano z żeglugą dunajową tylko problem komunikacji między niemieckimi portami morskimi z jednej strony, a portami dunajowymi w Austrii i na Węgrzech z drugiej strony, przewóz olei mineralnych rumuńskich Dunajem do Węgier, Austrii, Czechosłowacji i Szwajcarii i komunikację między Polską a portami na Dunaju z przeładunkiem w Bratislava i Komarnie. Uregulowanie jednak tych poszczególnych problemów nie wystarczało zainteresowanym kolejom, które utraciwszy transporty wskutek kryzysu, obserwują ponadto jeszcze utratę dalszą swych transportów w zatrważający sposób na rzecz wzmagającego się ciągle przewozu towarów tańszą drogą dunajową. Toteż od początku b. r. rozpoczęły zainteresowane Zarządy kolejowe starania o umożliwienie dojścia do układu w tej sprawie z towarzystwami żeglugi na Dunaju, co mimo sprzecznych pod niejednym względem interesów niespodziewanie się powiodło. Wprawdzie ukazało się niemożliwym doprowadzenie nawet do prowizorycznego uregulowania wszystkich różnorodnych spraw, łączących się z tak daleko sięgającymi zamierzeniami, przed podjęciem tegorocznego sezonu żeglugi na Dunaju, wobec czego i układ kartelu towarzystw żeglugowych, zależny od wyników umowy z Zarządami kolejowymi nie mógł być odnowionym i musiał być na zeszłorocznych zasadach przedłużony do czasu zawarcia umowy z kolejami, lecz dotychczasowe wyniki układów, uzależnione wprawdzie od zatwierdzenia miarodajnych czynników w różnych państwach zainteresowanych, rokują nadzieję, że umowa będzie ostatecznie zawartą w kwietniu br. i będzie mogła wejść w życie z dniem 1 maja br.

W obradach biorą udział koleje niemieckie, austriackie, węgierskie, czechosłowackie i jugosłowiańskie, oraz wszystkie towarzystwa żeglugowe na Dunaju. Po uzgodnieniu zasad wstrzymania dotychczasowej niczym nieograniczonej konkurencji między żeglugą dunajową a kolejami, zażądały Zarządy kolejowe przyjęcia przez towarzystwa żeglugowe w drodze umownej ciążącego na kolejach regulaminowego obowiązku opublikowania swych zarządzeń taryfowych i nieudzielania zniżek taryfowych niepublikowanych. Zgodziwszy się na to żądanie opublikowało już Zjednoczenie Eksploatacyjne Żeglugi Dunajowej z dniem 1 marca br. szereg daleko idących ulg, stosowanych dotychczas bez publikacji dla skonkurowania konkurencyjnych kolejowych stawek opłat przewozowych. Nie-

opublikowanych ulg taryfowych miało być w użyciu w żegludze dunajowej obecnie około 1000, z których te, które nie będą opublikowane mają być zniesione. Wyjątkowo tylko będą mogły być na przyszłość stosowane nieopublikowane ulgi taryfowe, o ile ich publikacja nie byłaby pożądaną, jednak tylko pod warunkiem, że będą podane do wiadomości zainteresowanym Zarządom kolejowym.

Ustępstwo to, bardzo daleko idące ze strony żeglugi na rzecz kolei okupiły koleje zobowiązaniem się do utrzymywania pewnej ściśle oznaczonej rozpiętości pomiędzy swymi stawkami opłat przewozowych a stawkami żeglugi dunajowej. Koleje wychodziły przy tym z założenia, że przewozy winny być uregulowane w ten sposób, żeby żegluga dunajowa zrezygnowała z części przesyłek drobnicowych na rzecz kolei i zwróciła swe usiłowania na główne swe zadanie przewożenia masowych towarów całymi statkami. Żądanie to częściowo tylko zaakceptowały towarzystwa żeglugowe i drogą kompromisu ustalono po długich układach następującą nieprzekraczalną rozpiętość między droższymi stawkami kolei i tańszymi żeglugi dunajowej, a mianowicie:

Przy towarach masowych, jak zboże, rośliny strączkowe, wyroby młynarskie, pasze, rudy, węgiel, koks, drzewo, żelazo surowe, złom żelazny, nawozy, cement, cegły, tytoń surowy i t. p. stawki kolejowe muszą przewyższać stawki dunajowe najmniej o 15 %, w groszach austr. najmniej o 20 gr, najwyżej jednak o 50 gr od 100 kg.

Przy wszystkich innych towarach stawki kolejowe mają przewyższać stawki dunajowe o 30%, najmniej o 35 gr, najwyżej o 80 gr, przy przesyłkach poniżej Żelaznej Bramy w komunikacji z Rumunią i Bułgarią cokolwiek ponad 80 gr. Ponieważ 30% stawki 270 gr osiąga granicę maksymalną, a w komunikacji między różnymi krajami naddunajskimi stawki przeważnie osiągają tę wysokość, praktycznie różnica między stawkami kolejowymi i dunajowymi najczęściej wynosić będzie 80 gr.

Wyznaczona umową rozpiętość między stawkami kolejowymi a rzecznymi obniża obecnie istniejącą rozpiętość między stawkami kolejowymi i kombinowanymi kolejowo-dunajowymi a stawkami dunajowymi. Poza tym obie strony posiadać będą zupełną swobodę pod względem taryfowym, skrępowaną tylko powyżej podanymi granicami rozpiętości stawek opłat przewozowych. Jedynie tylko w wypadkach, gdy chodzi o skonkurowanie innej drogi, w której biorący udział w umowie nie są zainteresowani, jak np. przez Polskę, wolno jest kolejom zastosowywać stawki dowolnej wysokości, równe dunajowym, lub jeszcze nawet niższe. Umowa odnosi się wyłącznie tylko do komunikacji między portami różnych krajów naddunajskich, a nie odnosi się na razie do komunikacyj, uregulowanych kombinowanymi taryfami kolejowo-dunajowymi i nie wiadomo czy będzie na nie rozszerzoną. Nie ulega jednak wątpliwości, że podniesienie frachtów dunajowych w ramach umowy prędzej czy później odbije się też i w tych komunikacjach.

Równolegle z umową między towarzystwami żeglugowymi a kolejami ustaliły towarzystwa żeglugowe swój stosunek z ekspedytorami zgodnie z pierwszą umową. Ustanie zupełnie formowanie zbiorowych ładunków przez ajencje towarzystw żeglugowych, którą to czynność załatwiać będą stworzone w tym celu w różnych portach dunajowych zrzeszenia ekspedytorskie, przy czym uchylono ograniczenia dotychczasowe towarów, z których zbiorowe ładunki mogły być formowane. Opłaty od ładunków zbiorowych pozostaną w dotychczasowej wysokości, podczas gdy poza tym stawki opłat przewozowych drobnicowe żeglugi dunajowej będą podniesione o 20%, dla zachęty klientów do korzystania z ładunków zbiorowych ekspedytorów portowych.

Ajencje okrętowe Towarzystw Żeglugi Dunajowej były dotychczas uprawnione do korzystania ze stawek 10-tonowych za wagę rzeczywistą wysyłanych przez siebie drobnych przesyłek. Uprawnienie to będzie na zasadzie umowy z kolejami uchylone. Wobec uniemożliwienia wskutek tego formowania ładunków zbiorowych przez same Towarzystwa okrętowe powołane do życia Zrzeszenia ekspedytorskie w tym celu, by dostarczały Ajencjom Towarzystw okrętowych zbierane przez swych członków drobne przesyłki w takich ilościach, aby mogły korzystać przy przewozie Dunajem z 10-tonowych stawek, przy czym nadane na jeden statek ładunki zbiorowe mogą być przeznaczone najwyżej do 4 portów dunajowych jednego i tego samego kraju. Wywoła to nie tylko utrudnienie w przewozie drobnicy Dunajem, lecz i podrożenie, zwłaszcza, że zmusza klienta zamiast dotychczasowego skierowywania drobnych przesyłek wprost do Ajencji jednej z linij żeglugowych, do użycia pośrednictwa ekspedytora, należącego do powołanego do zbierania drobnicy Zrzeszenia.

Również obniżoną została wysokość dotychczas wypłacanej ze strony towarzystw żeglugowych prowizji ekspedytorskiej do 5 wzgl. 7%, a przy towarach masowych do 1,5 wzgl. 2%, przy czym ekspedytorowi zakazano przelewanie tej prowizji choćby częściowo na klienta. Utrzymanie prowizji ekspedytorskiej okupione zostało przez towarzystwa okrętowe przez przyznanie kolejom, którym regulaminowo nie wolno udzielać nikomu prowizji, prawa ustanawiania w pewnych relacjach refakcyj, uzależnionych od przewozu pewnego większego kontyngentu. Ani prowizja ekspedytorska, wypłacana przez towa-

rzystwa żeglugowe, ani też refakcja kolei nie mogą jednak przekraczać ram, ustalonych na rozpiętość między stawkami kolejowymi i żeglugowymi.

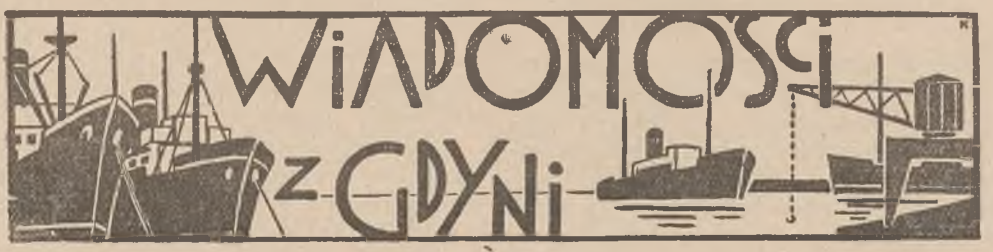
Czynniki nasze zainteresowane transportem na Dunaju winny zwrócić też uwagę na ważną okoliczność zaprzestania formowania ładunków zbiorowych przez Ajencje Towarzystw Żeglugowych, a objęcie tych czynności przez zrzeszenia ekspedytorów. Taryfy polsko-czechosłowacko-dunajowe przyznają ulgi na przewóz przesyłek tylko przy ich adresowaniu bezpośrednio do współuczestniczących Towarzystw okrętowych, czynią zatem niemożliwym korzystanie z tańszego przewozu drobnych przesyłek w formowanych przez zrzeszenia ekspedytorskie ładunkach zbiorowych, gdy korzyść z tego rodzaju przewozu wzrosła wskutek zwiększenia się o 20% rozpiętości między stawkami drobnicowymi a wagonowymi. Umożliwionym to może być tylko przez ustalenie odpowiednio niskich stawek drobnicowych w czeskosłowacko-polskiej taryfie związkowej i portowej do i z Bratislavy dla przesyłek adresowanych do wspomnianych zrzeszeń ekspedytorskich, pod warunkiem wykazania się dalszą wysyłką nadeszłych do portu przesyłek.

Jak widać z powyższego ugoda pomiędzy dwoma konkurentami powstaje, jak zawsze kosztem trzeciego, korzystającego z usług obu konkurentów tj. kosztem przewożących swój towar drogą dunajową klientów, którzy opłacać będą musieli droższe przewoźne. Na szczęście zbytniemu podniesieniu przewoźnego zarówno kolejowego, jak i żeglugowego stanie na przeszkodzie okoliczność, iż nie wszystkie zarządy kolejowe, przez których linie przesyłki dojść mogą do krajów, położonych nad dolnym Dunajem, brały udział w umowie i konkurencja morska również na to nie pozwoli.

Wobec doniosłości, jaką posiada dla Polski i dla portów polskiego obszaru celnego możność dotychczas taniego przewozu towarów Dunajem do Węgier, Jugosławii i Bułgarii, jest rzeczą nader interesującą w jakim stopniu nowa umowa odbije się na polsko-czechosłowackiej taryfie dunajowej i czy umowa ta wzmocni czy osłabi plan utworzenia polskiej linii żeglugowej na Dunaju z bazą w portach czechosłowackich Bratislava dla drobnicy i Komarnie dla węgla i wytworów ciężkiego przemysłu.

Zasługuje na szczególną uwagę, że na konferencjach, odbywanych w sprawie nowego poolu między wymienionymi kolejami naddunajskimi i dunajowymi towarzystwami okrętowymi omawianą jest również kwestia stworzenia nowej kombinowanej taryfy tranzytowej dla komunikacji stacji kolei niemieckich z greckimi portami morskimi z przeładunkiem w portach dunajowych niemieckich i jugosłowiańskich i przy współudziale kolei niemieckich, jugosłowiańskich oraz austriackiego Towarzystwa Żeglugi Parowej na Dunaju (Donau—Dampfschiffahrts-Gesellschaft), a również nowej kombinowanej taryfy dla komunikacji między niemieckimi portami morskimi z jednej strony, a portami dunajowymi jugosłowiańskimi, rumuńskimi i bułgarskimi z drugiej strony z przeładunkiem w niemieckich portach dunajowych Regensburg i Passau.

Polska jest zbyt interesowana z podanych na wstępie powodów tym, co się dzieje na Dunaju, by nie miała czujnie stać na straży swych interesów i w razie ich zagrożenia nie skorzystała z umiędzynarodowienia żeglugi na Dunaju i przez zaprowadzenie własnej żeglugi dunajowej zapewniając sobie współudział w rentowniejszym odtąd interesie, zwłaszcza wiele obiecującym przy obejmowaniu nowym poolem kolejowo - żeglugowym nawet Grecji.



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

Dnia 7 kwietnia odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby, w znacznej swej części poświęcone omówieniu spraw, będących na porządku dziennym obrad Ogólnego Zebrania Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w dniu 9 bm. oraz ustosunkowaniu się do nich ze strony Izby Gdyńskiej.

Specjalną uwagę zwróciło Prezydium na zagadnienie ustalenia wytycznych działalności Izb Przemysłowo-Handlowych w związku ze zmianą koniunktury gospodarczej w kraju. Gdy dotąd Izby Przemysłowo-Handlowe w znacznej mierze poświęcały swe prace obronie przemysłu i handlu przed skutkami zjawisk kryzysowych, to w chwili obecnej powstały warunki dla pracy pozytywnej nad poczyna-

niami zmierzającymi ku rozwojowi przemysłu oraz usprawnieniu aparatu handlowego. Prezydium Izby w związku z tym podkreśliło konieczność uregulowania stosunku Rządu do samorządu gospodarczego oraz rozgraniczenia zasięgu ich działalności w celu uniknięcia obecnie rozpowszechnionego zjawiska dublowania prac. Dezyderat ten da się uskutecznić przez przekazanie samorządowi gospodarczemu pewnego kompleksu spraw dla definitywnego załatwiania. Prezydium stwierdziło przy tym, że dążyć należy do koncentracji prac nad mniejszą ilością zagadnień przy równoczesnym ich pogłębianiu.

W dalszym ciągu Prezydium omówiło sprawę rewizji metod współpracy Izb na terenie Związku Izb Przemysłowo-Handlowych oraz aktualne w chwili obecnej zagadnienie walki ze zwyżką cen. W tej ostatniej sprawie Prezydium wypowiedziało zdanie, że kampania prasowa osiąga w wielu wypadkach skutki sprzeczne z zamierzonymi, gdyż przyczynia się do wzbudzania niepewności w kołach konsumentów i dokonywania przez nie nadmiernych zakupów, co ze swej strony może automatycznie wywołać brak towarów na rynku i zwyżkę cen.

Przechodząc do spraw bieżących Prezydium ustaliło, że delegatami Izby do Rady Portu Gdyńskiego na rok bieżący pozostaną nadal Prezes Izby p. Stanisław Tor oraz Radca Izby p. Julian Rummel. W dalszym ciągu Prezydium uchwaliło nadać dyplom honorowy firmie „J. Jączyński Nast. St. Bączkowski" w Chojnicach z okazji 50-lecia istnienia firmy. Wreszcie Prezydium zadecydowało przystąpienie Izby w charakterze członka do Międzynarodowej Izby Handlowej.

POSIEDZENIE SEKCJI ŻEGLUGOWO-PORTOWEJ IZBY.

W dniu 6 kwietnia odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby inż. Władysława Rawicza-Szczerbo posiedzenie Sekcji Żeglugowo-Portowej.

Głównym przedmiotem obrad Sekcji było przedyskutowanie sprawozdania Izby za rok 1936 w odniesieniu do spraw morskich oraz ustalenie wytycznych dla prac Izby w roku 1937 w zakresie tych spraw.

Sekcja Żeglugowo-Portowa po wyczerpującej dyskusji stwierdziła konieczność podkreślenia w sprawozdaniu trudności, jakie się wytworzyły w porcie w roku 1936 na skutek zwolnienia tempa jego rozbudowy, zwłaszcza w zakresie uzbrojenia nabrzeży w magazyny i dźwigi, jak również przystosowania głębokości niektórych basenów do wymogów nawigacyjnych w wzrastającej ilości statków o większym zanurzeniu, w związku z ożywieniem obrotów towarowych linij dalekomorskich. Poza tym Sekcja Żeglugowo-Portowa wskazała na istnienie utrudnień w dziedzinie komunikacji kolejowej w obrębie portu oraz na cały szereg spraw z dziedziny podatkowej, zatrudnienia robotników w porcie itp., które z jednej strony powinny być zaznaczone w sprawozdaniu, a równocześnie stanowić, łącznie z wyżej wymienionymi zagadnieniami inwestycyjnymi, przedmiot prac Izby w roku 1937.

W dalszym ciągu posiedzenia Sekcja Żeglugowo-Portowa wysłuchała sprawozdania Dyrektora Izby dr. J. Kulikowskiego z zamknięcia rachunków Izby w roku 1936, oraz sprawozdania z prac bieżących w zakresie spraw żeglugowo-portowych.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU MARCU I W I. KWARTALE B. R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w *mies. marcu br. 742.080,5 ton,* wobec 609.304,5 ton w mies. lutym r. b., oraz 583.767,1 ton w mies. marcu 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy roku bieżącego wykazuje poważny 21,7%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. miesiącem lutym, oraz jeszcze poważniejszy 27,1%-owy wzrost w stosunku do obrotów miesiąca marca 1936 r.

Wyniki pracy portu w pierwszym kwartale r. b. są zupełnie zadawalniające. Ogólne obroty zamorskie w okresie: styczeń—marzec r. b. (2.018.626,9 ton) wykazują stosunkowo poważny 8,4%-owy wzrost w porównaniu z obrotami w tym samym okresie czasu roku ubiegłego (1.861.520 ton). W liczbach absolutnych nadwyżka ta wynosi 157.106,9 ton. — Wzrost ten zawdzięczać należy przede wszystkim przywozowi zamorskiemu, który w okresie trzech pierwszych miesięcy roku bieżącego wykazuje nader poważny 46,9%-owy wzrost (383.393,5 ton) w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ub. (260.883,2 ton). Należałoby podkreślić wzmożenie się tempa tego wzrostu. Przywóz zamorski w okresie: styczeń — luty r. b. wzrósł o 40,1%, podczas gdy w okresie: styczeń — marzec r. b. już o wspomniane 46,9%. Inaczej natomiast kształtuje się wywóz zamorski, wykazując w pierwszym kwartale r. b. 2,2%-owy wzrost. W liczbach absolutnych wywóz zamorski w powyższym okresie czasu roku bieżącego wyniósł 1.635.233,4 ton, wobec 1.600.636,8 ton w tym samym czasokresie roku ubiegłego, wykazując nadwyżki zaledwie 34.596,6 ton.

Zmiany te spowodowane zostały poważnymi obrotami zamorskimi w mies. marcu r. b., a przede wszystkim jego importem zamorskim, który niewiele się różni od rekordowych wyników importu roku ubiegłego.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w mies. sprawozdawczym (742.080,5 ton) złożył się przywóz zamorski — 152.589,1 ton, oraz wywóz zamorski — 589.491,4 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu marcu r. b. (152.589,1 ton) wykazuje poważny 39,01%-owy wzrost w porównaniu z przywozem zamor-

skim w ub. mies. lutym r. b. (109.767,8 ton), oraz jeszcze poważniejszy 58,7%-owy wzrost w stosunku do mies. marca 1936 r. (96.100,6 t.)

Poważny ten wzrost przywozu zamorskiego w porównaniu z ub. mies. lutym zawdzięczać należy czterem podstawowym surowcom obrotu zamorskiego w porcie gdyńskim: złomowi żelaznemu, żużlom Thomasa, fosforytom i pirytom. Szczególnie dobre rezultaty daje przywóz złomu żelaznego, wykazując ok. 100 procentowy wzrost w porównaniu z ubiegłym mies. lutym r. b. (54.912 ton wobec 28.289 ton w mies. lutym r. b.) O przyczynach, wywołujących ten wzrost wspominaliśmy z tego miejsca już kilkakrotnie. Poza złomem żelaza zwraca uwagę wzrost dwu podstawowych surowców w fabrykach nawozów sztucznych: żużli Thomasa i fosforytów. W dotychczasowych obrotach tymi artykułami prawie że nie spotykaliśmy się z jednoczesnym wzrostem obu. Niemal zawsze w ubiegłych latach wzrost jednego z nich kompensował spadek drugiego i na odwrót. W liczbach absolutnych import zamorski żużli Thomasa wyniósł w mies. sprawozdawczym 15.000 ton wobec 12 ton w mies. lutym r. b. oraz 8.900 ton w miesiącu marcu 1936 r. Fosforytów natomiast przywieziono 12.994 ton wobec 5.250 ton w ub. mies. lutym r. b. oraz 10.898 ton w miesiącu marcu 1936 r. Oba te surowce wykazują wzrost nawet w porównaniu z przywozem w mies. marcu ubiegłego roku. Ostatni z tej grupy czterech surowców piryty są pierwszym transportem przywiezionym w roku bieżącym. W dwóch pierwszych miesiącach roku bieżącego pirytów nie importowano. Piryty są bardzo ważnym surowcem w produkcji kwasu siarkowego i oznaczałoby to ożywienie produkcji przemysłu chemicznego. Tym bardziej, że w porównaniu z przywozem pirytów w miesiącu marcu ubiegłego roku miesiąc sprawozdawczy wykazuje ok. 50%-owy wzrost (5.540 ton w m. marcu br. wobec 3.701 ton w m. marcu 1936 r.)

Poza wyżej wymienionymi surowcami wykazały wzrost pozycje: ryż surowy — 5.844 ton w marcu rb. (61 ton w m. lutym rb.), owoce suszone — 356 t. (253 t.), orzechy i migdały — 141 t. (137 t.), korzenie — 160 t. (104 t.), rośliny i materiały roślinne — 69 t. (41 t.), oleje — 242 t. (190 t.), smoła i smary — 42 t. (16 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 436 t. (371 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.440 t. (1.359 t.), tran — 445 t. (251 t.), tytoń — 247 t. (25 t.), siarka — 585 t. (531 t.), przetwory chemiczne — 257 t. (241 t.), farby — 40 t. (33 t.), garbniki — 1.426 t. (1.285 t.), odpadki wełny — 126 t. (84 t.), przędza wełniana — 74 t. (22 t.), odpadki bawełny — 347 t. (275 t.), przędza bawełniana — 201 t. (163 t.), juta — 1.120 t. (623 t.), szmaty — 2.433 t. (1.810 t.), kauczuk — 680 t. (631 t.), wyroby gumowe — 205 t. (128 t.), celuloza — 1.173 ton (731 t.), żelazo surowe — 713 t. (416 t.), miedź — 1.307 t. (861 t.), maszyny, aparaty i części — 728 t. (600 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 518 t. (334 t.)

Z wyżej wymienionych pozycyj zwraca uwagę wybitnie sezonowy poważny wzrost przywozu ryżu surowego. Dobre rezultaty daje również import celulozy w przeważnej mierze pochodzenia tranzytowego. Z grupy metali i wyrobów zwraca uwagę poważny wzrost przywozu miedzi. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahanie sezonowe.

Do pozycyj przywozu, które w miesiącu sprawozdawczym wykazały spadek w porównaniu z ub. mies. lutym r. b. należą: nasiona różne — 56 t. (675 t.), nasiona oleiste różne — 3.829 t. (8.980 t.), owoce świeże — 7.975 t. (9.747 ton), kawa — 345 t. (489 t.), kakao — 555 t. (928 t.), żywica — 352 t. (502 t.), śledzie świeże — 1.066 t. (2.639 t.), śledzie solone — 1.932 t. (3.504 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 3.831 t. (16.869 t.), asfalt — 48 t. (95 t.), napoje alkoholowe i inne — 71 t. (119 t.), skóry — 2.402 t. (2.560 t.), wełna — 1.932 t. (3.535 t.), bawełna — 6.979 t. (7.506 t.), len, konopie, sizal i inne włókna roślinne — 47 t. (51 t.), papier i makulatura — 1.699 t. (1.834 t.), papa i tektura — 16 t. (22 t.), metale różne — 176 t. (422 ton), cyna — 91 t. (203 t.), cynk — 61 t. (306 t.), wyroby żelazne i metalowe — 210 t. (284 t.), oraz samochody, motocykle i ich części — 134 t. (376 ton).

Poza sezonowym czysto spadkiem przywozu owoców świeżych, oraz śledzi należałoby podkreślić poważny spadek przywozu nasion oleistych, rud różnych oraz bawełny surowej.

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu marcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

PRZYWÓZ (tony)

	Marzec 1937 r.	Marzec 1936 r.
Nasiona różne	56	179
nasiona oleiste	3.829	4.508
ryż surowy	5.844	7.927
owoce świeże	7.975	7.456
owoce suszone	356	519
konserwy owocowe	5	4
orzechy i migdały	141	96
kawa	345	927
herbata	191	138
kakao	555	340
korzenie	160	112
rośliny i materiały roślinne	69	14
żywica	352	762
śledzie świeże	1.066	1.179
śledzie solone	1.932	1.408
rudy różne i wypałki piryt.	3.831	431
piryty	5.540	3.701
oleje	242	179
smoła i smary	42	83
asfalt	48	11
tłuszcze i oleje roślinne	436	405
tłuszcze zwierzęce surowe	1.440	1.304

tran	445	331
napoje alkoholowe i inne	71	93
tytoń	247	275
siarka	585	239
przetwory chemiczne	257	201
farby	40	44
garbniki	1.426	1.784
fosforyty	12.994	10.898
żużle Thomasa	15.000	8.900
skóry	2.402	2.266
wełna	1.932	2.715
odpadki wełniane	126	83
przędza wełniana	74	44
bawełna	6.979	9.620
odpadki bawełny	347	122
przędza bawełniana	201	176
len, konopie, sizal i inne włókna roślinne	47	209
juta	1.120	1.190
szmaty	2.433	852
kauczuk	680	749
wyroby gumowe	205	124
papier i makulatura	1.699	943
papa, tektura	16	—
celuloza	1.173	947
żelazo surowe	713	459
metale różne	176	142
złom żelazny	54.912	14.278
miedź	1.307	2.114
cyna	91	17
cynk	61	31
wyroby żelazne i metalowe	210	387
maszyny, aparaty i części	728	660
części wagonów i lokomot.	518	670
samochody, motocykle i cz.	134	98
różne	8.785	2.757
Razem	152.589	96.101

Spośród poważniejszych pozycyj wyżej podanego zestawienia zwraca uwagę około 50%-owy wzrost przywozu pirytów, około 20%-owy wzrost fosforytów, ok. 60%-owy wzrost żużli Thomasa, ok. 30%-owy spadek przywozu bawełny, ok. trzechkrotny wzrost przywozu szmat, oraz ok. czterechkrotny wzrost przywozu złomu żelaznego.

Wywóz zamorski (589.491,4 ton) wykazuje wzrost aczkolwiek znacznie mniejszy niż przywóz. Wzrost ten w porównaniu z ub. mies. lutym (499.536,7 t.) wyniósł 18% oraz w stosunku do miesiąca marca 1936 r. (487.666,5 ton) + 20,8%. Wzrost ten spowodowały przede wszystkim dwa podstawowe surowce wywozu t. j. węgiel eksportowy oraz drzewo tarte. Węgiel eksportowy w porównaniu z ub. mies. lutym wykazuje wzrost ok. 25%-owy (448.889 t. w marcu r. b. wobec 355.824 t. w m. lutym rb.) oraz drzewo tarte o przeszło 50% (12.823 t. w m. marcu rb. wobec 7.856 t. w m. lutym rb.) Na wzrost obu tych pozycyj poza czynnikami sezonowo - koniunkturalnymi przyczyniła się w niemałym stopniu różnica trzech dni pomiędzy miesiącem lutym i marcem rb. Poza powyższymi pozycjami wzrósł wywóz: szynek i innych peklowanych — 1.657 t. (109 t.), jaj — 678 t. (82 t.), cementu — 219 t. (34 t.), soli — 188 t. (brak), makuchów — 1.743 t. (1.645 t.), salmiaku — 111 t. (75 t.), karbidu — 435 t. (39 t.), mączki kostnej — 452 t. (brak), bieli cynkowej — 805 t. (482 t.), saletry — 16 t. (brak), skór — 232 t. (210 t.), bali i słupów — 71 t. (brak), klepek — 60 t. (brak), wyrobów koszykarskich — 107 t. (78 t.), papieru — 595 t. (457 t.), celulozy — 417 t. (301 t.), żelaza handlowego — 10.105 t. (7.087 t.), szyn kolejowych — 12.134 t. (7.767 t.) oraz rur żelaznych i żeliwnych — 4.441 t. (2.855 t).

Spośród produktów hodowlanych szczególnie dobre rezultaty daje wywóz szynek i innych wyrobów peklowanych i t. p. oraz jaj. Z produktów chemicznych zwraca uwagę przeszło 10-krotny wzrost eksportu karbidu. Odpowiednikiem wzrostu przywozu surowców hutniczych jest bardzo poważny wzrost wywozu szeregu produktów hutniczych, a przede wszystkim szyn kolejowych, żelaza handlowego oraz rur żelaznych i żeliwnych.

Do pozycyj wywozu, które wykazały spadek w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem lutym, należą: strączkowe — 150 t. (310 t.), mąka ryżowa — brak (225 t.), mąka pastewna — brak (304 t.), słód — 4.519 t. (4.557 t.), nasiona i rośliny — 300 t. (308 t.), bekony — 1.494 t. (1.604 t.), masło — 77 t. (166 ton), węgiel bunkrowy — 40.988 t. (42.687 t.), koks — 20.437 t. (20.650 t.), oleje i parafina — 3 t. (27 t.), tłuszcze zwierzęce — 475 t. (572 t.), przetwory mięsne — 1.699 t. (1.761 t.), cukier — 1.699 t. (1.761 t.), napoje alkoholowe — 1.750 t. (2.826 t.), sól potasowa — 450 t. (brak), siarczan amonu — brak (15.004 t.), tkaniny — 562 t. (730 t.), bawełna i odpadki — 364 t. (986 t.), wyroby z drzewa — 549 t. (556 t.), dykty i forniery — 1.502 t. (1.802 t.), meble gięte — 338 t. (363 t.), papa i tektura — 297 t. (366 t.), żelazo surowe 732 t. (926 t.), wyroby żelazne i metalowe — 1.017 t. (2.504 t.), cynk — 1.006 t. (1.568 t.), oraz blacha cynkowa — 542 t. (689 t.)

Niewielki stosunkowo spadek wielu spośród powyższych pozycyj wywozu utrzymuje się w granicach normalnych wahań miesięcznych. Zwraca natomiast uwagę zupełny zanik wywozu siarczanu amonu, który w ubiegłym miesiącu lutym osiągnął tak rekordowe wyniki oraz braku pozycyj wywozu mąki ryżowej oraz pastewnej.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu marcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

WYWÓZ (tony)

	Marzec 1937 r.	Marzec 1936 r.
Zboże	21	—
strączkowe	150	5
mąka ryżowa	—	150

mąka	73	3
mąka pastewna	—	90
ryż	1	—
słód	4.519	2.232
owoce świeże	16	306
konserwy owocowe	1	1
nasiona i rośliny	300	633
szynki i inne peklowane	1.657	33
bekony	1.494	1.545
drób i ptactwo bite	44	125
jaja	678	1.058
masło	77	320
cement	219	2.333
sól	188	—
węgiel eksportowy	448.889	376.963
węgiel bunkrowy	40.988	30.800
koks	20.437	21.796
oleje i parafina	3	7
tłuszcze zwierzęce	475	507
przetwory mięsne	1.699	913
cukier	1.750	2.893
napoje alkoholowe	6	6
makuchy	1.743	2.330
otręby	—	254
soda	—	253
salmiak	111	32
karbid	435	194
mączka kostna	452	—
biel cynkowa	805	233
saletra	16	9
siarczan amonu	—	188
skóry	232	22
tkaniny	562	482
bawełna i odpadki	364	332
bale i słupy	71	1.214
drzewo tarte	12.823	16.090
wyroby z drzewa	549	245
klepki	60	160
dykty i forniery	1.502	916
meble gięte	338	378
wyroby koszykarskie	107	119
papier	595	700
papa i tektura	297	148
celuloza	417	1.300
żelazo surowe	732	646
żelazo handlowe	10.105	4.477
metale różne	1	12
wyroby żelazne i metal.	1.017	2.156
szyny kolejowe	12.134	—
rury żelazne i żeliwne	4.441	2.595
cynk	1.006	955
blacha cynkowa	542	294
różne	14.350	8.212
Razem	589.492	487.667

W przeglądzie powyższego zestawienia zwraca uwagę wzrost wywozu węgla o 71.926 ton, bunkru o przeszło 10.000 ton; przeszło dwukrotny wzrost wywozu słodu, ok. 30-krotny wzrost wywozu szynek i innych peklowanych, ok. 2½-krotny wzrost wywozu żelaza handlowego oraz pojawienie się poważnej pozycji szyn kolejowych.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu oraz wyjściu. Przyszło bowiem 450 (394) statków o pojemności 436.467 n. r. t. (392.207 n. r. t.), wyszło zaś 443 (389) statki o pojemności 424.208 n. r. t. (383.594 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Polska — 2, Niemcy — 3, Dania — 4, Anglia — 5, Finlandia — 6, Norwegia — 7, Stany Zjedn. Am. P. — 8, Włochy — 9, Grecja — 10, Estonia — 11, Łotwa — 12, Holandia — 13, Z. S. S. R. — 14, Panama — 15, W. M. Gdańsk — 16 itd. Pierwsze pięć bander pozostało bez zmian. Przesunęły się natomiast bandery Finlandii z 8 miejsca (w m. lutym) na 6 (w m. marcu), Norwegii z 6 na 7, Stanów Zjedn. Am. P. z 7 na 8 oraz Włoch z 12 na 9. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 20 państw (17). Średni tonaż statku, zawijającego do portu w m. marcu rb. wyniósł 969.9 n. r. t. (995,4 n. r. t.) Średni postój statku w porcie wyniósł 59,9 godzin (51,7 godzin). Średnia ilość statków w porcie wyniosła 58 (52).

Ruch statków w miesiącu marcu r. b. ilustruje poniższe zestawienie.

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	NRT.	ilość	NRT.
Polska	59	74.409	60	71.415
W. M. Gdańsk	3	1.761	2	823
Anglia	19	37.665	16	30.774
Belgia	1	506	1	506
Dania	58	37.848	57	35.569
Estonia	14	10.658	14	10.658
Finlandia	24	33.552	23	30.953
Grecja	7	17.412	8	20.335
Holandia	11	4.755	12	5.949
Islandia	1	469	1	469
Litwa	1	585	1	585
Łotwa	6	7.825	7	8.255
Niemcy	69	48.072	69	46.781
Norwegia	34	28.564	29	25.904
Panama	2	2.655	2	1.756
Stany Zjedn. Am. P.	8	24.864	8	24.864
Szwecja	125	80.711	122	80.642
Węgry	1	346	1	346
Włochy	6	20.534	7	24.128
Z. S. R. R.	3	3.516	3	3.516
Razem	450	436.467	443	424.208

Ruch pasażerów pomimo niesprzyjających warunków atmosferycznych wykazuje pewne nieznaczne ożywienie. Przyjechało bowiem 443 osoby (203) w tym: z Anglii — 61, Argentyny — 82, Belgii — 33, Danii — 65, Finlandii — 8, Francji — 1, Holandii — 2, Kanady — 35, Niemiec — 4, Norwegii — 2, Por-

tugalii — 5, Stanów Zjedn. Am. P. — 130, Szwecji — 15. Wyjechało zaś 2.000 osób (1.510), w tym: do Anglii — 758, Argentyny — 4, Brazylii — 893, Danii — 7, Estonii — 2, Francji — 71, Kanady — 63, Niemiec — 2, Stanów Zjedn. A. P. — 197, Szwecji — 2, oraz via W. M. Gdańsk — 1 osoba.

W powyższym zestawieniu zwraca uwagę wzmożenie się wyjazdu pasażerów do Anglii. Są to w przeważnej mierze emigranci, kierowani via Londyn — Southampton do Ameryki Południowej.

ROZWÓJ ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ.

Żegluga przybrzeżna, utrzymywana przez „Żeglugę Polską“ S. A. między Gdynią a portami Jastarnią, Helem oraz z letniskiem Orłowem, stale się rozwija. Ruch pasażerski na obsługiwanych liniach w roku 1936 jest dwukrotnie większy, aniżeli w roku 1931 i 1932.

Liczba przewiezionych pasażerów w poszczególnych latach przedstawia się następująco w 1000 osób:

1931	— 127	1934	— 208
1932	— 121	1935	— 182
1933	— 170	1936	— 232

Jasną jest rzeczą, że najintensywniejszy ruch pasażerski przypada na miesiące letnie — sezon. W lipcu 1936 r. np. przewieziono 82 tysiące pasażerów. Jest to cyfra rekordowa.

W miesiącach zimowych, późnej jesieni i wiosną Żegluga, utrzymując komunikację tylko z Helem, przewozi średnio 2 tysiące pasażerów miesięcznie. *BP.*

KOMUNIKACJA LOTNICZA GDYNIA-WARSZAWA.

Komunikacja lotnicza na linii Gdynia — Warszawa (dawniej Gdańsk—Warszawa) stale się rozwija, o czym świadczą liczby:

W r. 1936 przewieziono pasażerów w kierunku Warszawy 1.406 osób, w kierunku Gdyni — 1.717 osób, gdy w roku 1935 przewieziono w kierunku Warszawy 755 osób, a w kierunku Gdańska — 955 osób.

W roku 1936 przewieziono bagażu w obie strony 68 ton, gdy w roku 1935 przewieziono zaledwie 24 tony.

Wykorzystano miejsca w samolotach w roku 1936 w 58% w kierunku Warszawy i w 80% w kierunku Gdyni, gdy w roku 1935 wykorzystanie miejsc w odpowiednich kierunkach wynosiło 39% i 52%.

Rok obecny przyniesie niewątpliwie dalszy rozwój tego środka lokomocji.

Komunikacja na tej linii otwarta została 4 kwietnia. Według nowego rozkładu odlot z Gdyni następuje o godz. 7,30, przylot do Warszawy o godz. 9-ej, odlot z Warszawy o godz. 15,15, przylot do Gdyni o godz. 16,45.

PRZEKSZTAŁCENIE F. BERGENSKE.

Firma „Det Bergenske Dampskibsselskab“ w Bergen, która była dotychczas wyłącznym właścicielem tego przedsiębiorstwa, odstąpiła przeważną część swych udziałów nowym akcjonariuszom. Większość udziałów obu przedsiębiorstw obejmuje nowo utworzona polska grupa finansowa, pozostała zaś część kapitału zostaje przyjęta przez zaprzyjaźnione koła żeglugowe w Skandynawii i Anglii, wśród których firma „Bergenske“ w Bergen będzie zajmowała nadal czołowe stanowisko.

W związku z tymi przekształceniami organizacyjnymi nastąpiła zmiana nazwy przedsiębiorstwa, która od 1 kwietnia rb. brzmi:

w Gdyni: „Bergtrans“ Towarzystwo Żeglugowe, Spółka z ogr. odp.

w Gdańsku: „Bergtrans“ Towarzystwo Żeglugowe S. A.

Po zakończeniu prac reorganizacyjnych, ustalony zostanie skład nowego Zarządu i Rady Nadzorczej. Dotychczasowy główny Dyrektor p. Jens Ejboel, kierujący przedsiębiorstwem od chwili jego założenia, pozostaje nadal w składzie nowego Zarządu.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBOWEGO

ROCZNE WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU CEGIELŃ W OBWODZIE DOLNEJ WISŁY.

Dnia 17 marca br. odbyło się w Bydgoszczy roczne walne zebranie Związku Cegielń w obwodzie dolnej Wisły, obejmującego cały teren Izby P.-H. w Gdyni, — któremu przewodniczył prezes inż. A. Dziedziul — wiceprezes naszej Izby.

Po przyjęciu sprawozdania z działalności Zarządu i sprawozdania Komisji Rewizyjnej, udzielono Zarządowi absolutorium i wybrano ponownie dotychczasowy Zarząd z prezesem inż. A. Dziedziulem i w-prezesem arch. J. Handzelewiczem na czele, na miejsce zaś zmarłego G. Steffena wybrano do Zarządu inż. Wiktora Jakobsa z Lubicza. Budżet na rok 1937 i wysokość składki członkowskiej uchwalono jednogłośnie.

W dalszym ciągu zebrania obradowano nad najżywotniejszymi obecnie dla przemysłu ceramicznego sprawami. Mianowicie omówiono obszernie sprawę zawierania umów robotniczych i taryf płac; normowanie przymusowe cen cegły przez rząd; przewidziane zmiany w taryfie kolejowej na materiały ceramiczne; nowe rozporządzenie o dostawach i robotach rządowych i sprawę praktykantów letnich w cegielniach.

Zebranie zajmowało się również aktualną sprawą budowy z cegły i pustaków zamiast z drzewa osad parcelacyjnych na terenie woj. Pomorskiego.

Na zakończenie prezes inż. Dziedziul podkreślił, że Zw. Cegielń, będąc członkiem Stałej Delegacji Zrzeszeń Przemysłowców Ceramicznych w Polsce, ściśle współpracuje ze Zw. Fabrykantów w Bydgoszczy i w Poznaniu oraz z Okręgowym Zw. Pracodawców w Bydgoszczy, który reguluje stosunki pomiędzy pracobiorcami i pracodawcami na terenie Zw. Cegielń.



ROZMAITE ZNACZENIE TERMINU „F. O. B." W GANDAWIE I W ANTWERPII

Znany termin ekspedycji morskiej: „Fob" t. zn. „free on board" ma rozmaite znaczenie w zastosowaniu do poszczególnych portów. Tak np. „f. o. b. Ghent" ma inne znaczenie niż „f. o. b. Antwerp". W Gandawie bowiem dba o załadowanie makler okrętowy, otrzymując towar od sprzedawcy na nabrzeżu na jego konto i następnie ładuje towar na statek na koszt tego ostatniego. W Antwerpii sprzedawcy towaru „f. o. b. Antwerp" zazwyczaj posługują się stewedorem, który odbiera towar na nabrzeżu i dostarcza go agentowi statku w terminie kiedy może on go odebrać dla bezpośredniego załadowania na statek.

Pierwszy system jest znacznie mniej kosztowny; możliwość jego zastosowania w Gandawie powstała na tle szablonowego, nieskomplikowanego załadowania na statki morskie stali, która jest jednym z głównych artykułów eksportowych tego portu. Stal ta w sztabach układana jest przy torach, więc nawet nie zawsze załadowywana bywa wprost z lorów kolei na statek, lecz za to zazwyczaj tym samym dźwigiem, i w tej samej partii. Tymczasem w Antwerpii statki ładują w rozmaitych basenach, a przy kompletowaniu ładunku muszą uwzględniać miejsce dla ładunku kompletowanego dodatkowo w portach innych krajów, jak również musi być przewidziane przyszłe wyładowanie różnych partyj towaru w różnych portach zamorza.

Wobec tego tańszy system Gandawy nie może być zastosowany w Antwerpii. Typowy port okrężnych podróży, mieszanych ładunków i drobnicy nie jest więc tak korzystny dla ekspedycji stałych i typowych transportów określonego towaru, co port przemysłowy wyspecjalizowany w danym kierunku.

ROZWÓJ RUCHU W TRZECH WIELKICH PORTACH SZWECJI.

Ruch wejściowy w trzech głównych portach Szwecji: Göteborgu, Sztokholmie i Malmö kształtował się w ostatnich czterech latach, w porównaniu z rokiem 1929 jako najlepszym z lat przedkryzysowych, jak następuje:

	Göteborg	Sztokholm	Malmö
1929	7.207	5.233	6.219
1933	7.216	5.061	6.503
1934	7.728	5.443	6.829
1935	8.738	6.037	6.871
1936	9.483	6.569	—

Z powyższego widać, że w ostatnim czasie rozwój ruchu w Göteborgu postępuje najszybciej, natomiast w Malmö od 2 lat przyrost jest nieco zahamowany. Sztokholm pod tym względem zajmuje miejsce pośrednie.

PORT LONDYNU W 1936 ROKU.

Według sprawozdania „Port of London Authority" rok 1936 w obrotach portu był rekordowym. Tonaż ruchu statków (na wyjściu i wejściu) wzrósł z 59,8 mil. ton w 1935 r. do 62,2 mil. ton net (rok 1934 — 58,9 mil. ton, 1933 — 56,5 mil. ton). Wzrost między rokiem 1933 a ostatnim wynosi ok. 10% i ogólny ruch w porcie londyńskim reprezentuje 17,1% obrotu wszystkich portów Zjednoczonego Królestwa; w 1933 r. — 16,9%. W związku ze wzmożonym obrotem powstała konieczność dokonania szeregu ulepszeń i modernizacji portu — toteż w maju 1936 r. ustalono, że koszt tych prac wyniesie Ł 12 mil. Program ten jest realizowany w miarę uzyskiwania funduszów; i tak między innymi zbudowano szereg nowych nabrzeży, pobudowano nowe magazyny, przeprowadzono elektryfikację nabrzeży i t. p.

PRZEPOWIEDNIA TRZECH POMYŚLNYCH LAT W ŻEGLUDZE.

Marius H. Nielsen, znany 70-letni armator duński, czł. Komitetu Żeglugi, komitetu związku armatorów duńskich i licznych innych organizacyj żeglugowych oświadczył redakcji „Scandinavian Shipping Gazette" co następuje:

„Dwa lata temu przepowiedziałem ożywienie w żegludze morskiej na rok 1937 (co się sprawdziło) i twierdzę, że mamy obecnie przed sobą co najmniej trzy pomyślne lata. Nie ma wystarczającej ilości tonażu, ażeby zaspokoić popyt na statki i to uwarunkuje wysokość frachtów. Doświadczenie moje w żegludze handlowej sięga wstecz do roku 1890 i miałem sposobność obserwować jak rynek żeglugowy zwyżkuje i opada, podobnie jak fale morza, po którym statki żeglują".

„Przepowiadam obecnie dobre czasy, które nadchodzą, gdyż wiem, że Ameryka kroczy w kierunku większego i swobodniejszego udziału w handlu światowym, że przemysł zbrojeniowy oznacza wzmożenie przewozów, wreszcie, że odbudowa tego co zrujnowano w Hiszpanii oznacza również zatrudnienie tonażu. Posiadacze udziałów okrętowych nie powinni jednak oczekiwać wysokich dywidend podczas pomyślnych lat, gdyż winniśmy gromadzić fundusze rezerwowe, ażeby później móc stawiać czoło złym czasom".

DOBRE ZATRUDNIENIE FLOTY ŁOTEWSKIEJ.

W chwili obecnej flota handlowa Łotwy jest znacznie lepiej zatrudniona aniżeli podczas któregokolwiek z lat przedkryzysowych. Tonaż Łotwy jest jeszcze jednak mniejszy aniżeli na 1 I 1931, kiedy stan jej był najwyższy, przy 153 statkach i 207 tys. ton rejestrowych brutto. Stan na 1 I 1937 był: 102 statki z 181 tys. ton brutto, wobec 111 statków z 172.500 ton brutto na 1 I 1936. W ostatnim roku więc tonaż już się nieco zwiększył, chociaż ilość statków jeszcze ulegała zmniejszeniu, wobec czego średni tonaż łotewskiego statku się podniósł.

GŁÓWNE PRZEDSIĘBIORSTWA ŻEGLUGOWE FINLANDII.

Według sprawozdania Związku Armatorów Fińskich za rok 1936 tonaż związku w roku sprawozdawczym zwiększył się z 132 statków o 284.317 tonach brutto na 150 statków z 323.730 t. brutto. Oto kolejność tonażu największych przedsiębiorstw żeglugowych Finlandii:

Finska Angfartygs A. B., Helsinki	68.522 t. r. brutto
Antti Wihuri, Helsinki	34.850 t. r. brutto
Gustaf B. Thorden, Helsinki	32.453 t. r. brutto
Zachariassen	24.670 t. r. brutto
Hansen	20.547 t. brutto
Bielsen & Thorden	16.276 t. r. brutto
Finska Syd Amerika Linien	13.901 t. r. brutto

po czym następują: Atlanta (bierze udział w ruchu Finska Syd), Nordström, Bore (bierze udział w ruchu Finska Syd), Paulin i Hacklin.

BILANS NORWESKO - AMERYKAŃSKIEJ LINII ZA R. 1936.

Wpływy Norske Amerika Linien za rok 1936 wyniosły 15.023 tys. koron wobec 14.117 tys. koron w roku poprzednim, wydatki — 12.851 tys. koron wobec 12.694 tys. koron w roku 1935. Nadwyżka więc dochodów wyniosła 2.127 tys. koron wobec 1.424 tys. koron w roku poprzednim. Na amortyzację odpisano 1.091 tys. koron, 279 tys. koron na zwiększenie funduszów towarzystwa, oraz 600 tys. koron na wypłatę dywidendy udziałowcom, w wysokości 5 proc. nominalnej wartości akcyj.

ZAROBKI FLOTY GRECKIEJ

Dochody floty greckiej wzrosły z Ł 1.749.072 w 1935 r. do Ł 2.823.347 w 1936 r., suma walut wprowadzonych w ten sposób do kraju oceniana jest na Ł 1.750.000 w porównaniu z Ł 1.500.000 w roku 1935. Stan floty według rejestru statków wynosi: w 1936 r. — 605 statków pojemności 1.794.429 ton. w 1935 r. — 629 statków pojemności 1.878.760 ton.

NAJWIĘKSZY SUCHY DOK W PÓŁNOCNEJ EUROPIE.

Firma „Eriksberg Shipbuilding Co" w Göteborgu postanowiła powiększyć pojemność swego suchego doku tak, że będą mogły być wprowadzane największe statki szwedzkiej floty handlowej. Obecna zdolność ogranicza się do pojemności 20,000 t. Jest to największy suchy dok w Europie północnej.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

PRZEPISY I FORMALNOŚCI CELNE W BRAZYLII.

W celu zorientowania eksporterów polskich w przepisach celnych brazylijskich, podajemy poniższe wyjaśnienia.

Poza opłatą właściwego cła przewidzianą odnośną pozycją taryfy celnej, obowiązuje w Brazylii dopłata 10% od sumy właściwego cła. Opłata ta stanowi szereg skomasowanych dodatkowych opłat i taks.

Dopłatę w wysokości 2% ad valorem, przeliczaną w ekwiwalencie milrejsa złotego, zniesiono dekretem nr 24.577 z dn. 4 lipca 1934 r., przy czym jednocześnie ustanowiono tymże dekretem wspomnianą wyżej dopłatę 10%.

W myśl dekretu rządu brazylijskiego nr 24.343 z dnia 5 lipca 1934 r., pobierane są opłaty ad valorem, t. j. w wysokości 33% do 40% od wartości towaru w następujących wypadkach:

1) gdy towar wg stawek tar. cel. podlega opł. ad valorem (kruszce, kamienie drogocenne ect.);
2) gdy towar nie jest wymieniony w tar. cel., wzgl., gdy towar nie daje się zaklasyfikować w odnośnej poz. tar. cel.;
3) części składowe, tworzące całość z obiektem, podlegającym opłacie od sztuki w myśl § 18 tar. cel.;
4) wzory i próbki, których wartość nie przekracza sumy Rs. 50.000 mimo, że odnośne towary są wyszczególnione w taryfie celnej;
5) aparaty i części składowe do używanych maszyn, należących do statków handlowych i wojennych;
6) drobne przedmioty, znajdujące się w bagażu pasażerów;
7) wszelkie inne przedmioty, które przez swą różnorodność utrudniają odprawę celną wg odnośnych stawek, wyszczególnionych w taryfie.

W myśl art. 48 przy odprawie celnej ad valorem, jak przy odprawie celnej w ogóle, obowiązuje przedstawienie następujących dokumentów: faktury handlowej, konsularnej i świadectw pochodzenia towarów, zawizowanych przez Konsulat Brazylijski i stwierdzających pochodzenie oraz cenę towaru.

Za podstawę dla obliczeń ad valorem służy zadeklarowana wartość towaru, przeliczona na walutę krajową po przeciętnym kursie z poprzedniego miesiąca, przy czym do tej kwoty dolicza się należną stawkę procentową.

WARUNKI DOSTAW DREWNA NA KUBĘ.

Jedynym gatunkiem drzewa pochodzenia polskiego, który konsumuje się dotychczas na Kubie, jest jodła znana pod nazwą „pinsapo", również „abeto", po angielsku nazywana „polish white wood", używana do fabrykacji skrzyń do opakowania i zastępująca „spruce" kanadyjską. Dostawy, jakie nadchodziły z Polski, dokonywane były za pośrednictwem firm zagranicznych.

Tarcica importowana dla celów wyżej wskazanych musi mieć wymiary w calach angielskich: grubości 1" około 95% i grubości 5/4" i 6/4" ok. 5%, wszystkie te trzy gatunki sprzedawane są po tej samej cenie.

Szerokość wynosi od 4" do 12" i importerzy wskazują wymaganą szerokość przy podpisywaniu kontraktów. Ogólnie biorąc nie ma różnicy cen w szerokościach od 4 do 10", lecz tarcica szerokości 11" i 12" uzyskuje ceny o 2 do 2½ dol. amer. wyższe na tysiącu stóp.

Wszystkie deski winny być tarte ściśle według miar angielskich; cal angielski odpowiada dokładnie 0,0254 m.

Handel drzewem na Kubie spoczywa w rękach domów importowych są to firmy dawne pracujące w tej branży.

Przyjęte są następujące warunki płatności: 60-dniowy kredyt lub gotówka za dokumenty z 2% rabatu (na żądanie kupującego). Przy zakupach jodły z Europy w niektórych wypadkach przyjęto zasadę: opłata netto gotówką bez rabatu przy doręczeniu dokumentów załadowania.

Ceny winny być zawsze ustalone w dolarach USA, cif Hawana, za tysiąc stóp powierzchni, przy czym w cenę należy wkalkulować 5% opłat konsularnych (doliczając do cen netto w tartaku), 25 centów za tysiąc stóp dla taksatora w Kubie, oraz komisowe dla agentów (około 5% od cen cif).

MOŻLIWOŚCI ZBYTU TRAWY MORSKIEJ W HOLANDII.

Holandia jest odbiorcą, zarówno trawy morskiej jak i leśnej. Trawa morska jest nieco droższa, kupują ją głównie z Danii i płacą cenę od 7 do 8 Hfl. za 100 kg loco Amsterdam. Za trawę leśną lepszą, za jaką uchodzi trawa niemiecka i austriacka płaci się od 6—7 Hfl.; za trawę leśną polską trudniej osiągnąć wyższą cenę niż 5,50 za lepsze gatunki. Cło na trawę zarówno morską jak i leśną wynosi tylko 1% ad val.

Statystyki holenderskie notują w roku 1935 import trawy morskiej łącznie z leśną (zwaną w Holandii alpejską), a mianowicie: 174.014 kg za 10.644 Fl.; w tym z Danii 101.045 kg za 5.258 Fl., z Niemiec 72.350 kg za 5.240 Fl. W 1936 roku import się zwiększył, wynosząc 229.000 kg za ca 16.000 Fl. Statystyka holenderska miesięczna nie wyodrębnia Polski, chociaż w ostatnich miesiącach nadeszło kilka wagonów trawy, dotychczas jednak wyłącznie leśnej.

Po osuszeniu części środkowego morza „Zuidersee" w Holandii oraz odgrodzenia większej części tegoż od morza, holenderska trawa morska podlega coraz większej degeneracji i stąd popyt na zagraniczną trawę morską zwiększył się, szczególnie, iż trawa używana jest także do celów budowniczych (do wyrobu cegiełek itp.)

Trawa zapakowana winna być po skręceniu.

Według zdania kilku poważnych kupców, zorganizowanie eksportu trawy morskiej z Polski mogłoby doprowadzić do ciekawych transakcyj.

Adresy firm zainteresowanych importem z Polski znajdują się w P. I. E.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU ARTYKUŁÓW FOTOGRAFICZNYCH W MAROKKU.

Zakłady fotograficzne w Marokko używały dotychczas do swych prac głównie artykułów pochodzenia francuskiego.

W 1935 r. przywieziono do Marokka papieru fotograficznego:

z Francji	17.920 kg	wartości	201.645 fr. fr.
z Belgii	5.341 „	„	148.779 „
z Niemiec	2.467 „	„	93.828 „
z Anglii	1.683 „	„	63.416 „
z Algerii	30 „	„	60 „
Razem	27.441 „	„	507.728 „

błon fotograficznych:

z Francji	8.974 kg	wartości	488.947 fr. fr.
ze St. Zjedn. A. P.	3.042 „	„	196.547 „
z Niemiec	2.540 „	„	141.105 „
z Anglii	179 „	„	7.495 „
z Hiszpanii	57 „	„	1.540 „
z Holandii	50 „	„	2.210 „
Razem	16.411 „	„	920.915 „

klisz fotograficznych:

z Francji	4.452 kg	wartości	48.467 fr. fr.
z Belgii	1.530 „	„	21.462 „
z Niemiec	837 „	„	15.959 „
z Anglii	47 „	„	1.357 „
Razem	6.366 „	„	87.245 „

Na skutek dewaluacji franka francuskiego artykuły fotograficzne znacznie podrożały w Marokko.

Obecna koniunktura w tej branży sprzyja wprowadzeniu polskich wyrobów fotograficznych do Marokka, które posiada prócz zakładów fotograficznych szereg zakładów prowadzących seryjny wyrób pocztówek (typy i widoki Marokka).

Oferty należy składać z podaniem cen we frankach francuskich, cif Casablanca. Zazwyczaj przyjęty jest system 2—3 miesięcznego kredytowania. Zapłata przy przedłożeniu dokumentów przewozowych może być akceptowana przez odbiorców tylko sporadycznie.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE W OKRESIE OD 17 DO 27 MARCA 1937 ROKU.

BELGIA. Przy eksporcie z Polski do Belgii szereg towarów wymaga załączenia świadectw pochodzenia. Listę tych towarów mogą zainteresowani przejrzeć w P. I. E.

CHILE. Specjalnym dekretem uregulowana została sprawa odstępowania dewiz Bankowi Centralnemu po kursie oficjalnym (19,37 pesów za 1 dol.: kurs wolny — 26 pesów za 1 dol.), przy eksporcie towarów za granicę. Przy wywozie skór i wełny należy odstępować 20% dewiz, przy większości towarów 10%, a przy innych 1—3%, jak np. owsa, jęczmienia, grochu, otrąb, cementu, węgla, drzewa, masła, papieru, ziemniaków. Wywóz jaj i makuchów prasowanych zwolniony jest od obowiązku odstępowania dewiz.

CHINY. Z końcem lutego r. b. ukazał się dekret, zezwalający na bezcłowy przywóz instrumentów nawigacyjnych (poz. 630), oraz materiałów, przeznaczonych do budowy okrętów (poz. 255 b), o ile materiały te sprowadzane są przez stocznie chińskie. Dotyczy to również starych okrętów, przeznaczonych na rozbiórkę.

CZECHOSŁOWACJA. Dla ułatwienia przywozu i wywozu mniejszych przesyłek towarowych o małej wartości w obrocie prywatnym udziela min. handlu odpowiednich zezwoleń na osobnym formularzu bez pobierania opłat.

ESTONIA. Z dniem 19 III br. zniesiona została stawka celna na przywóz pszenicy, jęczmienia i owsa, jednak przy zachowaniu zezwoleń przywozu. Cło na cement zostało obniżone z 0,013 Kr. na 0,005 Kr. od kg netto przy utrzymaniu zezwoleń przywozu. Drobnej podwyżce (z 0,10 na 0,11 Kr. od kg) uległo cło na benzynę. Stawka minimalna na aparaty radiowe została podwyższona z 3 na 4.50 Kr. od kg netto, przy czym zachowano dawną stawkę przy aparatach, ważących więcej niż 16 kg. Począwszy od 15 IV br. ważna jest zniżka celna na surową kawę ziarnistą (1 Kr. od kg netto zamiast dotychczasowych 2,50). W taryfie wywozowej podwyższono znacznie stawki na okrąglaki.

FRANCJA. Zarządzeniem z dnia 21 III br. ustalono kontyngenty przywozowe do Francji na drzewo, wełnę drzewną, wyroby drzewne, żywice i wyroby z zawartością żywicy — w wysokości przeciętnych z lat 1935/36. Jedynie dla papierówki ustanowiono kontyngent dodatkowy w granicach do 90.000 ton.

Nasiona lucerny i koniczyny, importowane do Francji, muszą być zafarbowane w stosunku co najmniej 6%. Nasiona, zabarwione w mniejszym procencie są zakazane do przywozu.

GRECJA. Z ważnością od 13 II br. wprowadzono dodatkowo do poz. 178 tar. cel. liczbę f, obejmującą cienkie listki papieru, powleczone z jednej lub obu stron warstwą bakelitu, służące do zlepiania przedmiotów z drzewa. Stawka maksymalna w tej pozycji wynosi 70, minimalna — 50 drahm metalowych od 100 kg.

HISZPANIA. Rząd w Salamance wydał zarządzenie wprowadzające przymus odstąpienia zarówno przez osoby prywatne jak również firmy handlowe, banki i wszelkie inne instytucje, dewiz, będących w ich posiadaniu. Równowartość będzie wypłacona w pesetach. Poza tym ma być również oddane na rzecz państwa wszelkie złoto w formie depozytu.

Zarządzeniem z dn. 9 III 37 zaostrzone zostały przepisy dotyczące kontroli handlu zagranicznego. Zarówno przy przywozie jak i wywozie należy składać wnioski o uzyskanie pozwoleń wraz z odpowiednimi fakturami. We wniosku musi być wskazana cena poszczególnych gatunków towarów, jednostkowa i dla całej partii. Przy podawaniu cen należy wskazywać, czy są kalkulowane cif czy fob, a w tym ostatnim wypadku również koszty frachtów i ubezpieczenia. Podawanie cen niezgodnych z rynkowymi jest surowo karane.

W. P. IRLANDIA. Min. rolnictwa ogłosiło, że rejestrowani eksporterzy skór cielęcych korzystać będą z premii wywozowej w wysokości 10 szyl. od sztuki.

Przedłużono zakaz wywozu skór baranich z wełną o dalszy rok, t. j. do 21 III 1938.

KANADA. Zakazowi przywozu podlegają artykuły, noszące napis: „Aspirin" oraz „Vaseline".

Z powodu wstrzymania dostaw z Anglii, kanadyjscy konsumenci blachy postawili wniosek o bezcłowy przywóz blachy na pewien okres, a to celem zaopatrzenia się w blachę w innych krajach.

PALESTYNA. W „Customs Duties (Exemption) Order" nr 3 z dn. 13 II br. zarządzono bezcłowy przywóz narzędzi i artykułów sanitarnych, nabywanych przez władze komunalne dla użytku publicznego.

PANAMA. Ogłoszony został ostatnio projekt ustawy o zmianie panamskiej taryfy celnej. Zmiana ta ma przynieść liczne zniżki celne na cały szereg wyrobów; w niektórych wypadkach proponowane jest zniesienie cła. Tylko nieliczne wnioski dotyczą podwyżki cła na pewne artykuły.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. W „Tresury Decisions" z 25 II br ogłoszono listę państw, które są zwolnione od opłacania podatku od importu węgla w pierwszym półroczu 1937. Polska również należy do liczby tych państw; podatek opłacają natomiast Niemcy i Z. S. S. R.

TURCJA. Obniżce cła uległ przywóz zwyczajnego papieru gazetowego, podpadającego pod pozycję 328 A. Cło wynosi 1 funt tur. od 100 kg. Inne gatunki papieru, wymienione w tej pozycji, podlegają clu w dawnej wysokości, tj. 9 f. t. od 100 kg.

UNIA POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKA. Ogłoszono dokładne przepisy odnośnie podawania cen w fakturach itp. przy imporcie różnych wyrobów stalowych do Unii.

Związek Fabrykantów Mebli z Unii wniósł projekt wprowadzenia ceł antidumpingowych na importowane z zagranicy meble stolarskie. Motywy wniosku wynikają z wzrastających cyfr importu tanich mebli z Europy. Rząd odnosi się przychylnie do wysuwanych projektów.

WŁOCHY. Włoskie min. skarbu wyjaśniło, że licencje przywozowe, wystawione na I półrocze 1937, winny być wykorzystane tylko w połowie w pierwszym kwartale br., natomiast druga połowa zezwoleń odnosi się do przywozu w czasie od 1 IV do 30 VI br. Towary, które na podstawie tych licencyj nie zostały wprowadzone przed końcem I kwartału, mogą być importowane bez trudności w drugim ćwierćroczu.

WŁOSKIE POSIADŁOŚCI. Zezwolenia na import do Afryki Wsch. Włoskiej wydaje Komisja kontroli walut przy rządzie w Addis Abeba, jak również na zapłatę w walucie zagranicznej towarów niezbędnych dla A. O. I. Pierwszeństwo w dostawach mają towary włoskie oraz towary zagraniczne płatne w lirach włoskich.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Różne. Firma agenturowa w Karachi (Indie Bryt.) nawiąże kontakt z eksporterami różnych artykułów. E/7413/22/KL.

Firma komisowa w Meksyku interesuje się importem artykułów chemicznych oraz włókienniczych. E/7495/4C/KL.

Firma komisowa w Guatemali obejmie przedstawicielstwo artykułów różnego rodzaju. E/6043/42/KL.

Artykuły chemiczne. Poważna firma komisowa duńska wprowadzona również na rynki szwedzki i norweski nawiąże kontakt z eksporterami chemikalij. używanych w przemyśle mydlarskim, farbiarskim i papierniczym. P/7890/3L/TC.

Bandaże, wata, konfekcja. Firma szwajcarska w Bagdadzie interesuje się nawiązaniem kontaktów handlowych z eksporterami polskimi w zakresie rozmaitych artykułów, a m. in. waty, bandaży i innych środków opatrunkowych, tkanin z jedw. szt., taniej konfekcji. pończoch damskich, koszul, krawatów itd. P/7701/4F/M.

Cegły. W Finlandii istnieje dość duże zapotrzebowanie na cegłę czerwoną dla celów budowlanych o wymiarach 27 × 13 × 7. wagi maksymalnej 4,5 kg. Oferowane ceny nie mogą przekraczać 0.65—0,70 Fmk. za sztukę cif Helsinki. P/7811/65/C.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

KUPUJCIE WYROBY KRAJOWE

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POWAŻNY SPADEK POŁOWÓW MORSKICH W MARCU 1937 R.

Zanik połowów szprotowych w marcu 1937 r. spowodował blisko dziewięćdziesięcio procentowy spadek ilościowy połowów morskich. I tak kiedy w marcu roku ubiegłego mieliśmy 4.832.990 kg ryb morskich. to marzec bieżącego roku dał nam zaledwie 12% tej ilości, bo 554.370 kg ryb. Lepszy już jest stosunek wartościowy, gdyż spadek wartościowy połowów wynosi sześćdziesiąt procent, w porównaniu z rokiem ubiegłym: marzec 1936 r. — 331.505,— zł. a marzec bieżącego roku — zł 196.369,—.

Wyłącznie szproty przyczyniły się do zmiany ilościowej połowów, bo gdy w marcu 1936 mieliśmy 4.326.800 kg, wartości — zł 173.072,—. to marzec bieżącego roku dał nam szprotów 20.800 kg, wartości zł 10.400.—. Cena szprotów z 4 groszy za kg podskoczyła w roku bieżącym na 50 groszy za kg. Również zmniejszyły się połowy łososi o 80% w stosunku do marca roku ubiegłego, wykazując 275 sztuk w roku bieżącym 2.620 kg (cena za kg zł 7,—, w roku ubiegłym zaś zł 4,50). Połowy innych gatunków ryb w marcu r. b. (w kg) (wartość w groszach za kg podano w nawiasie) nie wykazały większych odchyleń w stosunku do roku 1936 i wynosiły: mielnica 1.243 sztuk — 590 kg (300), troć 225 sztuk — 550 kg (500). płastugi. stornia 48.390 kg (30), zimnica 2.350 (24), śledziki 272.460 (30). węgorze 1.140 (140), dorsze 184.710 (26), (połowy zwiększyły się o 45 ton w stosunku do roku ubiegłego), węgorzyce — kwapy 40 (50). sieja 273 sztuk 400 kg (200). szczupaki 2.660 kg (200). okonie 280 kg (80). płocie 16.150 kg (60), certy 1.230 kg (50).

Podział na poszczególne okręgi połowów przedstawiał się następująco:

Gdynia na pierwszym miejscu — 139.490 kg zł 43.764,—
Jastarnia W. Wieś 2 miejsce — 66.350 kg — zł 36.837,—
dalej Puck — 57.330 kg — zł 20.457,—
Hel — 55.060 kg — zł 31.035,—
Chłapowo — Karwia — 8.940 kg — zł 3.334,—
połowy na Głębi Gdańskiej — 115.350 kg — zł 30.924,—
połowy pod Bornholmem — 111.850 kg — zł 30.018,—.

Wedle gatunków na Głębi Gdańskiej złowiono: storni 23.300 kg i dorszy 92.050 kg, a pod Bornholmem storni 24.600 kg, czyli mniej o 10.000 kg od roku ubiegłego. zimnica 2.350 kg, dorszy 84.900 kg (mniej o 20.000 kg jak w roku ubiegłym).

Z całkowitych połowów sprzedano:
do wędzarń — 161.770 kg — zł 37.690.— (o 3,5 miliona kg mniej jak w roku ubiegłym)
do Gdańska — 1.050 kg — zł 299,—
na rynku miejscowym — 391.490 kg — zł 137.960,—.

(Dane cyfrowe Morskiego Urzędu Rybackiego).

ZWIĘKSZONY IMPORT TOWARÓW RYBNYCH W MARCU 1937 R.

Ogólny import towarów rybnych przez Gdynię w marcu wyniósł 3.644 ton, czyli o 900 ton więcej niż w marcu ubiegłego roku.

Z ogólnej ilości przypada na import przez port rybacki 3.003 ton, a przez port handlowy 641 ton.

Do portu rybackiego zawinęło 23 statki, z czego tylko dwa polskie. I tak: z Norwegii siedem statków przywiozło śledzi solonych norweskich 7.595/1 oraz 1.000/2 półbeczek, śledzi zamrożonych 458 ton, śledzi świeżych w lodzie 272 ton, dorszy mrożonych 8 ton, konserw rybnych 2 tony, tranu 16 ton, mączki rybnej 15 ton, razem z Norwegii 2.065 ton.

Z Holandii cztery statki (w tym dwa polskie) wyładowało: śledzi solonych beczek 3.020/1 oraz 1.160/2 razem 576 ton.

Z Islandii jeden statek 39 ton dorszy mrożonych.

Z Niemiec (Prusy Wschodnie) dwa kutry 23 ton śledzików świeżych.

Z Danii cztery kutry 32 ton dorszy świeżych.

Ze Szwecji pięć kutrów wyładowało śledzików świeżych 94 tony, oraz szprotów świeżych 172 tony.

Do portu handlowego z drobnicą towaru rybnego przybyło ogółem 37 statków (w tym pięć polskich).

Z Norwegii 9 statków 3 ton śledzi solonych, 16 ton śledzi mrożonych. 2 tony innych ryb, 4,5 ton konserw rybnych, 168 ton tranu i 30 ton mączki rybnej.

Z Holandii 5 statków (w tym jeden polski) 8 ton śledzi solonych i 69 ton tranu.

Z Niemiec trzy statki (jeden polski) 5.4 konserw rybnych oraz 36,7 ton tranu.

Z Danii pięć statków 14 ton konserw rybnych i 27 ton tranu.

Ze Szwecji 6 statków śledzików 26 ton, szprotów świeżych 81 ton. konserw rybnych 59 ton, tranu 26 ton.

Z Anglii 2 statki (w tym jeden polski) 5,4 dorszy (Selachs) i 1,14 ton konserw rybnych.

Z Francji jeden statek 0.34 ton konserw rybnych.

Z Belgii jeden polski statek 12,83 ton konserw rybnych.

Z Portugalii trzy statki 43,77 ton konserw rybnych.

Z Finlandii 0,08 ton ryb.

Z USA łososi 0,62 ton.

Na podkreślenie zasługuje przywóz szprotów świeżych ze Szwecji, wobec braku szprotów z polskich połowów. Szproty te dowożono albo regularną linią, albo też kutrami szwedzkimi.

Z portu rybackiego wysłano 339 wagonów z rybami, z czego 4 do Gdańska, 6 do Czechosłowacji i 4 do Rumunii.

WSTRZYMANIE POŁOWÓW MORSKICH.

Obfite połowy dorszy i flåder na wodach bornholmskich i na Głębi Gdańskiej musiały ulec zatrzymaniu z końcem ubiegłego tygodnia.

Prawie całkowite dowozy ryb oddawano do zamrożenia w Hali i Chłodni Rybnej w Gdyni. Wydajność jednak specjalnej zamrażalni (czynnej już drugi rok) wynosi na trzy zmiany, t. j. przez 24 godzin pracy tylko 400 skrzyń à 50 kg ryb, czyli 20.000 kg. Tymczasem zaś dowozy ryb z połowów ostatnich dni wynosiły po tysiąc skrzyń dziennie, czyli przekraczały dwukrotnie wydajność zamrażalni.

W tych warunkach, aby nie dopuścić do zepsucia się nadmiaru ryb (wobec niemożności zamrożenia ich) poszczególne firmy odbierające ryby zakazały rybakom wyjeżdżać na połowy, aż do czasu zamrożenia powstałych zapasów.

Rybacy dostarczali dorsze przeważnie oczyszczone, ale z głowami. Ryby natychmiast po wyładowaniu pozbawia się głowy i myje się i oddaje do komory chłodniczej, gdzie czekają na zamrożenie.

Odpadki ryb wywozi się jako nawóz na pola (ogrody miejskie).

Ceny płacone rybakom spadły i tak płacono od piątku 9 IV 1937 po zł 6,— za 50 kg dorszy czyszczonych z głowami i po zł 4.— za 50 kg dorszy nieczyszczonych.

KRONIKA

WPŁYW FAZ KSIĘŻYCOWYCH NA POŁÓW ŚLEDZI.

Znane sprzed kilku lat wyniki badań uczonych angielskich, które dowiodły na mocy danych statystycznych wpływ pełni księżyca na połów śledzi, zostały teraz potwierdzone w Ameryce. Mianowicie w Barkley — Sund (Kolumbia Brytyjska) śledzono od października do grudnia 1936 wyniki połowów śledzi czterech łodzi rybackich i stwierdzono z całą pewnością, że wraz ze zbliżaniem się pełni wzrastały połowy. Uzyskano bowiem średnio dziennie:

przed nowiem	28 t.
od nowiu do 1 kwadry	46 t.
od 1 kwadry do pełni	88 t.

W najkorzystniejszym okresie przed pełnią były więc połowy przeszło trzykrotnie większe niż przed nowiem.

KONSERWACJA ŚWIEŻYCH RYB PRZY POMOCY OZONU.

W Instytutach Naukowych w Paryżu i w Boulogne-sur-Mer przeprowadzono doświadczenia z konserwacją połowów morskich przy pomocy ozonu. Postępowanie jest następujące: Ryby myje się wpierw zwykłą, a po wypatroszeniu ozonizowaną wodą morską. Także opakowanie ryb w chłodni należy uskuteczniać przy pomocy ozonizowanego lodu sztucznego. Zwykły czas konserwacji możnaby w ten sposób przedłużyć przy temperaturze 0 stopni w przechowalni, o mniej więcej 5,5 dni.

KUTER BADAWCZY DLA WSCHODNIEGO BAŁTYKU

Ostatnio został spuszczony na wodę w Świnoujściu kuter pełnomorski, przeznaczony specjalnie do zbadania wschodniego Bałtyku w kierunku odnalezienia nowych miejsc połowu, ma więc służyć specjalnie interesom rybołówstwa niemieckiego Pomorza Zachodniego. Kuter ma długość 14,14 m, szerokość 4.60 m, a jest wysoki na 2,25 m; motor Diesla o sile 90 PS. daje mu szybkość 9 mil morskich na godzinę.

WYWÓZ RYB Z ESTONII.

Wywóz ryb z Estonii za rok 1936 wynosił 1.517 ton świeżych ryb wartości 1 mil. kr. Według kolejnej wartości pierwsze miejsca zajmują: węgorz — 313 ton. wartości 0,43 mil. kr.; sandacz — 476 ton, wartości 0,32 mil. kr.; szczupak — 329 ton, wartości 0.15 mil. kr. Konserw rybnych wywieziono 64 tony, wartości 54 tysięcy kor., w tym szproty w oliwie 55 ton, wartości 34 tys. koron.

ULGI PODATKOWE DLA GDYNI I POWIATU MORSKIEGO.

W dzienniku Ustaw R. P. nr 27/1937, pozycja 190 opublikowana została ustawa z dn. 29 marca 1937 r., zmieniająca rozporządzenie Prezydenta R. P. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni. Ustawa rozpowszechnia udzielenia ulg podatkowych dla przedsiębiorstw połowu ryb, handlu hurtowego ryb, oraz przemysłu rybnego; znamiennym jest również, że działanie ustawy terytorialnie obejmuje nie tylko miasto i port Gdyni, lecz cały powiat morski. Ze względu na wagę przepisów nowej ustawy dla rybołówstwa i przemysłu rybnego do omówienia jej skutków powrócimy w następnym numerze.

W marcu 1937 r. nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie ukazały się następujące wydawnictwa:

1) **„Problem Inwestycyjny w Polsce".**
posła Brunona Sikorskiego — cena zł 3.—
Zawiera zbiór referatów autora, dotyczących Planu Inwestycyjnego Funduszu Obrony Narodowej i Problemu Komunikacyjnego w Polsce. W zwięzłej formie ujęte są podstawowe zagadnienia naszej polityki inwestycyjnej i rynku pieniężnego. Szereg najistotniejszych spraw gospodarczych znajduje przy tym odpowiednie naświetlenie.

Problem komunikacyjny w Polsce ilustrowany jest na podstawie ciekawych zestawień statystycznych i tabel, uwypuklających stan kolejnictwa i rezultaty eksploatacyjne w kilkudziesięciu państwach. Czytelnik znajdzie dużo ciekawych materiałów, obrazujących zagadnienia kolejowe, drogowe, wodne oraz motoryzacyjne.

P. B. Sikorski, jako referent sejmowy budżetu Ministerstwa Komunikacji, Planu Inwestycyjnego oraz Funduszu Obrony Narodowej ujął cytowane problemy w taki sposób, że warto, ażeby z argumentami jego zapoznali się ci wszyscy, którzy interesują się współczesnymi zagadnieniami naszego życia gospodarczego i państwowego.

2) **Zagadnienie zrzeszeń przemysłowych w świetle uchwał i opinii Związku Izb Przemysłowo-Handlowych**
oprac. przez p. J. Wejtko — cena zł 1.—
Zawiera streszczenie najważniejszych postanowień Działu V prawa przemysłowego. charakterystykę obecnego stanu organizacyjnego oraz omówienie aktualnego zagadnienia rozwoju form organizacyjnych w dziedzinie życia gospodarczego.

Broszura może być pomocną zarówno dla osób. interesujących się stroną teoretyczną tego zagadnienia, jak i biorących udział w czynnym życiu organizacyjnym, zawiera bowiem wytyczne, które uwzględnia Związek Izb Przemysłowo - Handlowych przy opiniowaniu statutów zrzeszeń przemysłowych kierowanych do legalizacji.

Na wydawnictwa Izby nie trzeba pisać zamówienia. Wystarczy wpłacić należność do do P. K. O. na r-k Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie nr 18730, a książka będzie natychmiast wysłana bez doliczenia kosztów przesyłki. Przy innych zamówieniach dolicza się koszt zaliczenia pocztowego.

WYDAWNICTWA ZAGRANICZNE.

Peter Heinz Seraphim. — Die Ostseehäfen und der Ostseeverkahr, Volk und Reich, Berlin — S. 314, pl. 8. (Schriften des Instituts für Osteuropäische Wirtschaft am Staatswissenschaftlichen Institut der Universität Königsberg). Zawiera następujące główne działy: I — Struktura gospodarcza i komunikacyjna regionu bałtyckiego; II — Porty bałtyckie w walce o zaplecze, w tym poddział — Dostęp Polski do Bałtyku i konkurencja portów wschodnio - niemieckich po wojnie — str. 99—175; III — Wpływ czynników technicznych na konkurencję portów bałtyckich; IV — Ruch bałtycki. Poza tym dzieło jest zaopatrzone w przeszło 30 stron załączników statystycznych, 15 stron bibliografii oraz plany 23 portów bałtyckich.

Ostsee Jahrbuch 1936. Die Wirtschaft der Länder im Ostseeraum. Herausgegeben von der Industrie und Handelskammer zu Lübeck. S. 126 — zawiera następujące opracowania: Rozbudowa i przebudowa Europy Północnej — Dr A. Dietrich, Stockholm; Handel Niemiec z krajami bałtyckimi — Dr Heinz Adolf Scheel. Syndyk Izby Przemysłowo-Handlowej w Lubece; Dania — Dr Heinz Adolf Scheel, Syndyk I. P. H. w Lubece; Stosunki handlowe między Niemcami a Norwegią — Lorenz Vogt, Oslo, dyrektor Norweskiego Związku Przemysłowców; Norwegia — Walter Thilo. członek zarządu firmy L. Possehl & Co m. b. H. Lubeka; Szwecja — Dr Klaus Pulpaff. dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej, Lubeka; Bilans płatniczy Szwecji w 1935 r. — Dr A. Dietrich, Stockholm; Finlandia — Dr Rudolf Keibel, syndyk Izby Handlowej, Lubeka; Kraje bałtyckie, Estonia, Łotwa, Litwa — Dr Hermann Meyer. Lubeka; Polska — Dr Hermann Meyer, Lubeka; Rosja — Dr Hermann Meyer, Lubeka.

Czy utrzyma się dotychczasowa polityka kawowa Brazylii

W numerze 4 naszego Biuletynu z dnia 28 lutego 1937 r. informowaliśmy o światowym zbiorze kawy w sezonie 1936/37. Podaliśmy, że zbiory kawy szacowane są na około 33.979.700 worków, z czego przypada na Brazylię około 21.508.200 worków, a na kawy łagodne — szlachetne (milds) i Kolonij francuskich razem 12.471.500 worków.

Obecnie podać możemy dane o światowych zapasach kawy i perspektywie na przyszłość w odniesieniu do tego artykułu.

Według tych informacyj zapasy kawy brazylijskiej przedstawiały się na dzień 1 III 1937 r. w porównaniu z takimi okresami w ostatnich dwóch latach następująco:

Zapasy na miejscu i w drodze	1 III 1937 worków	1 III 1936 worków	1 III 1935 worków
U S A	ok. 1 429 000	ok. 1 661 000	1 395 000
w Europie i w innych krajach	„ 3 211 000	„ 2 930 000	2 949 000
Brazylii . . .	„ 3 353 000	„ 3 255 000	2 133 000
ogółem zapasy i podaż	ok. 7 993 000	ok. 7 846 000	6 477 000

W ciągu 8 miesięcy bieżącego sezonu t. j. od dnia 1 VII 36 do 28 II 1937, Brazylia wysłała następujące ilości kawy:

Do	1936 37 worków	1935/36 worków	1934/35 worków
U S A	8 473 000	9 061 000	7 469 000
Europy	7 617 000	7 740 000	6 546 000
innych portów	741 000	863 000	672 000
Razem . .	16 831 000	17 664 000	14 687 000

Kaw szlachetnych (łagodnych) dostarczono w tym samym okresie w porównaniu w stosunku do lat poprzednich:

Do	1936/37 1 III 37	1935/36 1 III 36	1934/35 1 III 35
U S A	3 223 000	2 336 000	2 113 000
Europy	3 601 000	2 208 000	2 721 000
Razem . .	6 824 000	4 544 000	4 834 000

Z powyższych cyfr wynika, że dowozy kawy brazylijskiej do USA., Europy i innych portów w 8 miesiącach bieżącego sezonu w porównaniu z takim okresem sezonu 1935/36 zmniejszyły się na korzyść dostaw kaw szlachetnych. Z tego wniosek, że konsumcja kawy brazylijskiej w tych krajach znacznie spadła, a spożycie kaw łagodnych (szlachetnych) wzrosło. Zaznaczyć należy, że udział Brazylii w ogólnej cyfrze spożycia kawy stale od szeregu lat zmniejsza się na rzecz kawy innego pochodzenia. Zjawisko to zaznacza się wyraźnie i w sezonie bieżącym, w którym spadek w stosunku do lat poprzednich jest największy. W okresie 1900/1910 udział Brazylii w ogólnym spożyciu kawy wynosił 75,85%, a innych krajach 24,15%. W roku 1935/36 przypadło na Brazylię już tylko 62,40%, a w sezonie bieżącym udział jej w ogólnym spożyciu kawy spadł do 55%.

Jakkolwiek do końca sezonu brakuje jeszcze 75 dni, a danych porównawczych za 4 miesiące, to jednak już dzisiaj na podstawie powyższej statystyki można przypuszczać, że dotychczasowe pociągnięcia czynników miarodajnych w Brazylii, idące w kierunku sztucznego podtrzymywania wysokich cen na kawę się nie utrzymają. Wzrost produkcji kawy szlachetniejszej i stosunkowo niskie jej ceny zmuszą brazylijskie czynniki miarodajne do znacznego obniżenia cen, o ile Brazylia będzie chciała utrzymać swój eksport w dotychczasowych ilościach.

Porównując notowania cen kawy brazylijskiej z marca i lutego 1937 r. nadmienić należy, że ceny tejże zostały już nieco obniżone. W Nowym Jorku „Rio 7" notowano w połowie lutego 1937 r. po 9½ centa dol. za 1 lb, a w dniu 10 III 1937 r. już tylko 9¼ centa. W dniu 12 marca 1937 r. Brazylia oferowała np. kawę „Santos" typ 4 cost & freight po ce-

nie 10.60—10,85 cent. za 1 lb, podczas, gdy w dniu 17 lutego wynosiły one jeszcze 11¾—12 centów. Zniżka w tym okresie wynosi zatem już ponad 1 cent na 1 lb, a około 2 centy w stosunku do najwyższej ceny, jaka była w tym roku. Ceny na Victorię zostały również obniżone. Kawa ta w połowie marca była oferowana cost & freight już po cenie 8,40 centów za 1 lb.

KRONIKA

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 8 kwietnia br. nadszedł do Gdyni s/s „Livernia" z ładunkiem 2.894 skrzyń cytryn, 221 skrzyń pomarańcz i 5.900 kg migdałów włoskich.

S/s „Carla" zawinął do Gdyni dnia 12 kwietnia br. i wyładował ca 3.000 skrzyń cytryn włoskich wagi 119.000 kg.

Dnia 25 kwietnia br. spodziewany jest s/s „Scania" z transportem cytryn i pomarańcz włoskich.

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (13 IV 37)

W handlu towarów kolonialnych nie nastąpiły w okresie sprawozdawczym prawie żadne zmiany. Importerzy twierdzą, że tendencja jest na ogół nieco słabsza niż w poprzednim okresie, t. j. w miesiącu marcu br. Zastój, jaki odczuwa się w handlu towarów kolonialnych należy tłumaczyć brakiem gotówki wśród odbiorców krajowych. Wynika to z tego, że pomimo zapytań nadchodzących z kraju do importerów o towary kolonialne, konkretne transakcje dochodzą do skutku jedynie w bardzo rzadkich wypadkach, przy czym i w tych wypadkach sprzedaż następuje głównie częściowo na kredyt. Importerzy starają się wyzbywać posiadane towary zagraniczne często nawet po cenie kosztów własnych, aby tylko upłynnić środki obrotowe w nich zamrożone.

O ile panujący od dłuższego czasu zastój nie ulegnie w krótkim czasie zmianie, należy obawiać się przykrych następstw, jakie może on za sobą pociągnąć dla niektórych firm importowych. W szczególności przedsiębiorstwa finansowo słabe będą musiały dla zdobycia środków obrotowych wyzbyć się posiadanych towarów poniżej kosztów własnych. Narazi to na straty wszystkich importerów, gdyż firmy nawet finansowo silne chcąc utrzymać swoich klientów będą zmuszone oddawać towar po tych samych cenach co ich konkurenci.

Kawa surowa.

Na rynkach zagranicznych tendencja spokojna, ceny zniżkowe. Np. „Rio 7" sprzedawana jest obecnie po 37 sh. za 50 kg fob statek w porcie załadowania. Na rynku krajowym kawy dosyć dużo. Dowozy nadal większe ponad zapotrzebowanie. Odbiło to się ujemnie na cenach kawy, które są niższe niż w poprzednich okresach. Zysk przy kawie brazylijskiej jest w stosunku do włożonych kapitałów (kosztów własnych) minimalny. Wynosi on zaledwie kilka groszy. Kawy niebieskie sprzedaje się prawie bez zarobku.

Ceny za towar oclony kształtują się loco magazyn następująco: Rio i Victoria 7 zł 4,15—4,20 za 1 kg, Santos extra prime zł 4,90—5,10. Santos zwykły zł 4.50—4,80, Guatemala Maragogype zł 5,50—6,10, Tanganika zł 5,20—5.40.

Herbata.

Tendencja na rynkach zagranicznych bardzo mocna. Wskutek wyczerpywania się zapasów, ceny zwyżkują. Na rynku krajowym tendencja w porównaniu do zagranicy bardzo słaba, gdyż rynek jest nasycony. Odbija to się ujemnie na cenach herbaty, które z dnia na dzień zniżkują. Można nawet powiedzieć, że w handlu herbatą stosowany jest pewien dumping, wobec czego trudno oferować towar. W dniach 10—13 kwietnia ceny kształtowały się za towar oclony loco magazyn Gdynia następująco: Sumatra zwykła zł 12,50—13,00, Sumatra gat. lepszy zł 13,80—14,40, Cejlon lepsza zł 14,80—15,50. Cejlon zwykła zł 14,30—14,60. Herbaty indyjskie od zł 14,30—15,50 za 1 kg.

Korzenie.

Na rynkach zagranicznych tendencja mocna prawie na wszystkie gatunki korzeni. Na rynku krajowym, o ile chodzi o pieprz tendencja bardzo słaba. Obroty u importerów w tym artykule są mniejsze o około 40% niż w zeszłym roku. Towar sprzedaje się po cenie kosztów własnych, t. j. po zł 4,70—4,75 za 1 kg loco magazyn Gdynia. Importerzy sądzą, że w artykule tym musi być uprawiany przemyt, gdyż nieprawdopodobnym wydaje się, aby konsumcja tego artykułu miała się zmniejszyć, aż o około 40%. Inne korzenie — piment (ziele angielskie) i cynamon poszukiwane. Ceny na piment wahają się od 7—7,50 zł za 1 kg, na cynamon „Cassia lignea" — zł 5,80—6.00, a na cynamon „Vera" 6.90—7,50 zł za kg.

Ziarno i masło kakaowe.

Mocna tendencja, jaka panowała w ziarnie kakaowym, ostatnio nieco osłabła. Accrę sprzedaje się obecnie (towar oclony) po zł 2,30—2,40 za 1 kg. Czy cena ta utrzyma się czas dłuższy trudno jest przewidzieć.

Ceny na masło kakaowe za granicą bardzo wysokie. W kraju sprzedaje się artykuł ten po zł 4,60—4,70 za 1 kg loco magazyn Gdynia (towar oclony).

Owoce suszone.

Odczuwa się brak śliwek suszonych kalifornijskich, a to z uwagi na przerwanie dowozów wskutek strajków amerykańskich. Nowe transporty nadejdą 16 wzgl. 17 bm. Zbyt innych owoców suszonych bardzo mały.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 23 marca br. do 12 kwietnia br. urządziły jedynie Aukcje Owocowe cztery przetargi, na których łącznie wystawiły 16.274 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 814 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 2.065 skrzyń cytryn włoskich i 210 skrzyń grapefruitów.

Z powyższych ilości sprzedano:

12.384 skrzyń pomarańcz palestyńskich. po cenie 0,67—1,08 zł za kg
814 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, po cenie 0.60—0.91 zł za kg
1.965 skrzyń cytryn włoskich, po cenie 31—34 zł za skrz.
175 skrzyń grapefruitów palestyńskich, po cenie 28,50 za 1 skrzynię.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

Dnia 23 marca br. urządziły przetarg wystawiając 3.818 skrzyń pomarańcz palestyńskich. 289 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 935 skrzyń cytryn włoskich i 160 skrzyń grapefruitów palestyńskich.

Z wymienionych wyżej partyj sprzedano:

2.628 skrzyń pomarańcz palestyńskich. po 0,67 do 1,08 zł za 1 kg
289 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, po 0.60 do 0,90 zł za 1 kg
935 skrzyń cytryn włoskich, po 31—34 zł za 1 skrzynię
135 skrzyń grapefruitów palestyńskich, po 28,50 za 1 skrzynię.

Tendencja na ogół spokojna. Udział w przetargu wzięło 37 kupców.

Następny przetarg odbył się dnia 31 marca br. przy udziale 36 kupców.

Na aukcję wystawiono 3.153 skrzynie pomarańcz palestyńskich. 500 skrzyń pomarańcz hiszpańskich. 630 skrzyń cytryn włoskich i 26 skrzyń grapefruitów palestyńskich.

Sprzedanych zostało:

3.153 skrzyń pomarańcz palestyńskich po 0,90 do 0,95 zł za 1 kg
500 skrzyń pomarańcz hiszpańskich po 0,90 do 0,91 zł za 1 kg
630 skrzyń cytryn włoskich po 33 do 34,25 zł za 1 skrzynię
16 skrzyń grapefruitów palestyńskich po 28,50 zł za 1 skrzynię.

Na aukcji dnia 6 kwietnia br. wystawiono do przetargu 6.053 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 25 skrzyń pomarańcz hiszpańskich i 500 skrzyń cytryn włoskich.

Z powyższych ilości sprzedano:

3.553 skrzyń pomarańcz palestyńskich po 0.80 do 0,95 zł za 1 kg
25 skrzyń pomarańcz hiszpańskich po 0,85 zł za 1 kg
400 skrzyń włoskich cytryn po 33 do 33,50 zł za 1 skrzynię.

Dnia 7 kwietnia br. wystawiono na aukcję 3.250 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 24 skrzynie grapefruitów palestyńskich.

Sprzedano obydwie partie w całości: pomarańcze od 0,90 do 0,95 zl za 1 kg. grapefruity po 28,50 za 1 skrzynię.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

nie urządziły w tym czasie przetargu.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Włochy:

W ostatnim kwartale obserwowaliśmy stałą zwyżkę cen cytryn włoskich, przy równoczesnym bardzo silnym popycie. W bieżącym sezonie cytryny zostały w rękach producentów, którzy oddawali towar eksporterom jedynie na ich zamówienia i w tym był powód stałego braku cytryn na rynku. Epidemia grypy, jaka nawiedziła prawie całą północną Europę, spowodowała silne zapotrzebowanie i przy tego rodzaju systemie. jaki stosowali producenci włoscy, ceny stale zwyżkowały. Jak to już kilkakrotnie podkreślaliśmy, głównym powodem tego rodzaju sytuacji były bardzo małe zbiory. Oprócz tego rozwój przemysłu przetwórczego olejków i esencyj cytrynowych odegrał w tym wypadku pewną rolę. Jeśli chodzi o pomarańcze włoskie, to ten artykuł przechodził również różne fazy zainteresowań. Na ogół pomarańcze włoskie cieszą się zawsze dużym zainteresowaniem ze względu na gatunek, zawierający dużo cukru i witamin. Dla zobrazowania jak nierówno kształtowały się ceny pomarańcz w różnych okresach, podajemy kilka orientacyjnych cen. Ceny pomarańcz blond miały pewne okresy, gdy cena ich spadała nawet do 51—52 lirów i znowu w innych okresach dochodziła od 140 do 170 za 100 kg. W chwili obecnej ceny za pomarańcze blond wahają się od 120 do 125. Sanguigni i Sanguignelli od 135 do 145. Jest ogólne zdanie, że pomarańcze włoskie zwłaszcza z Sycylii, Palermo, Adrano, Santa Maria di Licordia, Bronte, Lentini Francoforte i Leonforte są niezastąpione i kiedy daje się zauważyć na rynku brak tego artykułu, powoduje to natychmiastową zwyżkę.

Skończył się obecnie sezon mandarynek i kończy się powoli sezon pomarańczy. Z początkiem kwietnia zaczyna się natomiast sezon cytryn Verdelli. Zbiory tych cytryn zapowiadają się bardzo dobrze. Cytryny Verdelli pokażą się na rynku w drugiej połowie kwietnia br. Obecne zapasy są bardzo małe i wsku-

tek dużego zainteresowania tendencja jest bardzo mocna. Ostatnio notowano ceny na cytryny 67 do 69 lirów za skrzynię. Z braku odpowiednich ilości gatunkowych, pakowane są w skrzynie różne gatunki. Zbiory pomarańcz Oval spodziewane są w połowie kwietnia. Cena nie jest jeszcze ustalona.

Migdały odgrywają, zarówno w produkcji jak i w eksporcie włoskim poważną rolę. Sezon na ten artykuł przypada na początek września i trwa do października. Głównymi producentami migdałów są następujące kraje: Włochy, Hiszpania i Portugalia. Mniej poważnymi są: Persja, Grecja, Marokko i Kalifornia. Jednak najpoważniejszym producentem są Włochy. Catania, Apulia, Sycylia i południowe brzegi Sardynii dostarczają migdałów. Roczna produkcja tego artykułu wynosi ca 300.000 worków à 100 kg. Z tego na Sycylię przypada ca 100.000, pozostała ilość na Apulię i inne okolice. Zbiór z jednego drzewa przynosi przeciętnie 6 do 10 kg migdałów łuszczonych.

Do importerów migdałów włoskich, należą: Niemcy, Anglia, U. S. A., Holandia, Francja i kraje Europy północnej, między nimi Polska.

Zbiory roczne orzechów włoskich wynoszą przeciętnie ca 250—270.000 worków à 50 kg. Wymienione wyżej kraje są importerami tego artykułu.

Palestyna:

Zbiory owoców palestyńskich, wg obliczeń urzędowych w Palestynie mają wynieść w bieżącym sezonie ca 9.000.000 skrzyń. Dotychczas załadowano ca 6.105.000 skrzyń do Anglii i 2.334.000 skrzyń do pozostałych portów europejskich. Wszystkie dotychczasowe ładunki wynoszą łącznie 8.377.000 skrzyń, z czego 2.936.000 skrzyń załadowano w Jaffie, 5.188.000 skrzyń w Haifie i 196.000 skrzyń w Tel-Aviv. Wg ostatniej statystyki palestyńskiej eksportowała Palestyna: 7.315.938 skrz. pomarańcz, 1.003.965,5 skrzyń grapefruitów, 54.883,5 skrzyń cytryn, 2.579 skrzyń innych owoców. Razem 8.377.366 skrzyń.

Turcja:

Transakcje na sułtanki tureckie w marcu br. wyniosły ca 620 ton. Łącznie sprzedano w bieżącym sezonie do końca marca br. 59.235 ton, podczas, gdy w roku 1936 sprzedano 71.500 ton, a w roku 1935 — 44.400 ton.

W końcu marca br. notowano następujące ceny za ten artykuł:

		za 100 kg cif porty kontynentu	cif Londyn
Typ.	7—13	Lt. 17.—	sh. 28,9
„	8—14	„ 17.5	„ 29.6
„	9—15	„ 18.5	„ 31.6
„	10—16	„ 22.5	„ 38.5
„	11—17	„ 24.5	„ 41,9

W marcu br. załadowano do portu kontynentu 88.706 skrzyń sułtanek, do portów angielskch 5.935 skrzyń. Łącznie załadowano w bieżącym sezonie 53.955 ton. W roku 1936 — 64.490 ton, w roku 1935 — 37.620 ton. Z tego dla portów kontynentu 43.230 ton, dla Anglii — 9.920 ton.

Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 30 kwietnia 1937 r. | NR 8

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Reforma ustawodawstwa o ulgach podatkowych dla Gdyni

Dziennik Ustaw R. P. nr 27/37 przyniósł reformę ustawodawstwa o ulgach podatkowych dla Gdyni. Jest to trzecia reforma wprowadzonego w roku 1927 rozporządzenia Prezydenta R. P. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni, znowelizowanego pierwszy raz w 1930 i następnie w 1935 roku. Nowelizacja ostatnia okazała się konieczną z uwagi na to, że przepisy dotychczasowe nie odpowiadały już wymogom życia. Ustawodawca wyszedł z założenia, przystępując do nowelizacji, że w historii gospodarczego rozwoju Gdyni następuje nowy etap. Pierwsze 10-lecie działania ustawy, pokrywające się ze stworzeniem i rozrostem portu gdyńskiego w dziedzinie techniczno-organizacyjnej, powoli przeobraża się w nowy etap, mianowicie etap powstawania prywatno-gospodarczych warsztatów dyspozycji handlowej i wytwórczości, które zwiążą już istniejące ładunki portowe na trwałe z portem gdyńskim i stworzą ważne czynniki normalnej pracy portu — warsztaty handlu zagranicznego i przemysłu, opierającego się na surowcu zagranicznym wzgl. produkującym na eksport, albo w obrocie uszlachetniającym.

Z całej konstrukcji, jaką projektodawca — Rząd nadał noweli, powyższe wskazania, jakimi się kierował, uwypuklają się jasno.

Jeżeli chodzi o sfery gospodarcze, to oczekiwały one od nowelizacji w pierwszej linii rozszerzenia działania ulg na szereg warsztatów, w praktyce nimi dotychczas nieobjętych oraz wprowadzenia procedury elastycznej i szybkiej przy stosowaniu ulg w ogóle.

Jeżeli projektodawca — Rząd przeprowadził u władz ustawodawczych nowelizację według swoich przesłanek, mianowicie powołania do życia w Gdyni drogą ulg podatkowych brakujących jej warsztatów wymiany i wytwórczości, to intencje i dążności zainteresowanych sfer gospodarczych zostały w noweli tej zrealizowane tylko w części, wprawdzie w części dość znacznej, jednakowoż istnieje dość spora grupa zawiedzionych, szczególnie w dziedzinie przemysłu.

Sceptycyzm tych sfer opiera się na dotychczasowym doświadczeniu praktycznym. Nieobjęte automatyzmem zwolnienia dziedziny rozumują, że skoro dotychczas istniała możliwość zwolnienia od podatku przemysłowego każdego przedsiębiorstwa, którego „działalność przyczynić się może do rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni", a Rząd korzysta ze swych dyskrecjonalnych uprawnień tylko w odniesieniu do niektórych grup, to wprowadzenie automatyzmu, w którym już wyliczone są przedsiębiorstwa, zwolnione od podatku obrotowego z mocy samej ustawy, może stworzyć taki stan rzeczy, że zwalnianie od podatku obrotowego będzie ograniczało się do korzystających z przywileju automatyzmu; natomiast te dziedziny, które dotychczas i w przyszłości muszą uzyskiwać zwolnienia na podstawie indywidualnych wniosków, które może Minister Skarbu w porozumieniu z Mi-

nistrem Przemysłu i Handlu uwzględnić, mogą napotkać na trudności przy uzyskiwaniu ulg, z których w praktyce już poprzednio korzystały.

Dotychczasowa procedura (i w tej dziedzinie nic się do tej pory nie zmieniło) jest tak przewlekła i długa, że normalnie firma, która złożyła w czasie przewidzianym, np. we wrześniu, wniosek o zwolnienie lub prolongatę wygasłego zwolnienia od podatku obrotowego, nie ma odpowiedzi nieraz nawet w drugiej połowie roku następnego, nie wie więc, czy podatek obrotowy będzie elementem jej kalkulacji kupieckiej czy też nie. Jest to stan szczególnie niekorzystny dla przedsiębiorstw obsługujących transport morski, gdyż tego rodzaju niewiadoma w kalkulacji i niepewność nie istnieją w Gdańsku — mającym po dewaluacji guldena bardzo niskie elementy kalkulacyjne — ani też w innych portach konkurujących z Gdynią.

Cały szereg przemysłów, a w szczególności ekspedycja i maklerstwo okrętowe nie zostały objęte zwolnieniami z mocy prawa i muszą się ubiegać o zwolnienia indywidualne.

Ustawodawca najwidoczniej zupełnie świadomie objął automatyzmem jedynie dziedziny gospodarcze, których integralnym zjawiskiem są inwestycje. Tym się tłumaczy wprowadzenie automatyzmu wobec przedsiębiorstw armatorskich i magazynowych, oraz przemysłu, posiadającego zainwestowane warsztaty wytwórcze; tym też tylko można tłumaczyć nieobjęcie automatyzmem maklerstwa okrętowego i ekspedycji i np. przemysłu budowlanego, który jest przemysłem, świadczącym usługi i produkującym nie na podstawie inwestycyj.

Nie dyskutując na tym miejscu o słuszności takiego podejścia należy stwierdzić, że jeżeli ustawodawca zastosował to kryterium przy nowelizacji, gdyż uważa, że każde przedsiębiorstwo, które inwestuje, jest godne zwolnienia z mocy prawa, natomiast spośród przedsiębiorstw, normalnie nieinwestujących, tylko te, które wykazują się innym dorobkiem twórczym, to w takim razie istnieje konieczność wprowadzenia tak elastycznej i szybkiej procedury przy załatwianiu wniosków o indywidualne zwolnienie, że przedsiębiorstwa, które Rząd uzna za społecznie gospodarczo produktywne, winny uzyskiwać zwolnienia w szybkim tempie. Dlatego też słuszna jest koncepcja, lansowana przez czynniki samorządu gospodarczego, jak i lokalne czynniki urzędowe, aby skoncentrować opiniowanie wniosków w jednej specjalnej komórce, która odbywałaby częste periodyczne sesje na terenie Gdyni i aby na podstawie jej opinii wydawały obydwa zainteresowane resorty ministerialne swe decyzje. W skład takiej komisji, która winna obradować w Gdyni pod przewodnictwem prezesa Izby Skarbowej lub osoby, przez niego delegowanej, winien wchodzić:

1. reprezentant Komisariatu Rządu,
2. „ Urzędu Morskiego,
3. „ Izby Przemysłowo - Handlowej,
4. „ Rady Interesantów Portu,
5. „ Związku Fabrykantów i Przemysłowców.

Tylko drogą tak elastycznej procedury można w stosunku do niekorzystających z automatyzmu przedsiębiorstw zachować zasadę, w imię której w ogóle stosuje się ulgi i która jest kwintesencją całej polityki podatkowej wobec Gdyni, mianowicie, że ulgi podatkowe dla powstających i istniejących przedsiębiorstw w Gdyni są narzędziem umożliwienia im rozwoju i ułatwienia walki konkurencyjnej z przedsiębiorstwami w portach konkurujących, a nie premią za to, że w najcięższym, pierwszym okresie swego istnienia nie załamały się one, — bo do tego sprowadzały się dotychczas w wielu wypadkach ulgi podatkowe.

Dlatego też uważając, że przyznane ustawą ulgi z mocy prawa, stanowią wielki krok naprzód, z całą stanowczością podkreślić należy konieczność zreformowania dotychczasowej praktyki przy przyznawaniu ulg indywidualnych.

Niezależnie od tego okazuje się już dziś wskazanym, aby pp. Ministrowie Skarbu oraz Przemysłu i Handlu, po myśli art. 8 noweli, skorzystali ze swojego prawa i przystąpili do uzupełnienia listy zwolnionych przedsiębiorstw z mocy prawa: dotyczyłoby to naprz. niektórych przedsiębiorstw z dziedziny przemysłu rybnego i innych.

Słusznie ustawodawca wprowadził przepis, którego dotychczas nie było, że warsztaty prywatno - gospodarcze w powiecie morskim również mogą ubiegać się o indywidualne zwolnienie. Również celowym jest ograniczenie automatyzmu do przedsiębiorstw, osiadłych jedynie na terenie Gdyni, bo sens ustawy jest ściśle związany z tym, że powstaną one w samym mieście. Natomiast bezwzględnie zasługuje na automatyzm dziedzina przedsiębiorstw przetwórczych, które powstaną na wybrzeżu, gdyż absolutnie wskazanym byłoby, aby w takich miastach jak Puck, oraz takich osiedlach jak Wielka Wieś powstawały warsztaty, obsługujące tutejszy rejon, oraz zaplecze.

O ile chodzi o ulgi w podatku dochodowym, to zmiany wprowadzone przez nowelę są istotne. Dotychczas mogły zakłady komunikacyjne i przemysłowe oraz „spichrze i chłodnie" być zwalniane całkowicie z podatku dochodowego przez Radę Ministrów, z czego jednak w praktyce Rząd prawie nie korzystał. Wyjęte spod możliwości ubiegania się o zwolnienie od podatku dochodowego były wszyst-

kie inne przedsiębiorstwa, a w szczególności te, które najbardziej winny były z tego korzystać, t. j. przedsiębiorstwa magazynowe.

Obecnie przepis ten został zniesiony całkowicie. Rząd nie może według przepisu noweli udzielać zwolnień od podatku dochodowego zakładom przemysłowym czy przedsiębiorstwom armatorskim, któreby powstawały w Gdyni — że tak powiemy — generalnie, natomiast zostało wprowadzone zwolnienie z mocy prawa równowartości sumy zainwestowanej. Rząd został więc pozbawiony instrumentu, którym mógłby się posługiwać przy rozmowach z poważnym kapitałem, chętnym do inwestowania w Gdyni, co nie jest bez znaczenia wobec faktu, że w Gdańsku stosuje się wobec przedsiębiorstw chcących się tam osiedlić daleko idący liberalizm.

Ponieważ tak się składa, że miarodajną dla układania się warunków egzystencji przedsiębiorstw, nastawionych na handel morski, będzie zawsze analogiczna sytuacja ich konkurentów w porcie gdańskim, albo w konkurującym porcie zagranicznym, a szczególnie obecnie, gdy Gdynia i Gdańsk są w zakresie swoich usług zrównywane; wydaje się może przedwczesnym pozbawianie Rządu Polskiego możliwości stwarzania dla przedsiębiorstw chętnych do pionierskiej twórczej pracy takich samych warunków w dziedzinie obciążeń podatkowych, z jakich korzystać mogą np. w Gdańsku.

Wprowadzenie zwolnienia z mocy prawa od podatku dochodowego równowartości sumy zainwestowanej w przedsiębiorstwie portowym, w magazynie i w urządzeniach wytwórczych itp. stanowi jedynie wypełnienie poważnej luki, gdyż w dotychczasowym stanie rzeczy przedsiębiorstwo, które budowało magazyn w porcie, na terenie dzierżawionym, który przechodził po pewnym okresie na własność Skarbu Państwa, musiało płacić podatek dochodowy od sumy zainwestowanej, a kilkaset metrów w sąsiedztwie stojący dom czynszowy czy willa, zbudowana dla własnego użytku mieszkającego, były zwolnione od podatku dochodowego w wysokości zainwestowanej sumy.

Tutaj tkwi główne źródło względnej abstynencji prywatnego kapitału do inwestowania w magazynach portowych, skoro dobrze dochodujące domy czynszowe można budować, oszczędzając na podatku dochodowym. Oczywiście, że mówimy o tym, jako o czynniku głównym, który obok innych, jak np. brak prawa zabudowy, zbyt wysoka kwota amortyzacyjna itp., składa się na stworzenie warunków nie sprzyjających powstawaniu prywatnych magazynów w porcie.

Inne inowacje, jakie przynosi ustawa, dotyczą przesunięcia terminów działania ulg o kilka lat.

Inowacji, którą ustawa przynosi w dziedzinie prawa wywłaszczania dla celów publicznych w Gdyni i na wybrzeżu, bardzo istotnej, nie omawiamy na tym miejscu, gdyż dotyczy odrębnego zagadnienia.

Na podstawie wywodów powyższych, należy stwierdzić, że ustawa daje dla przedsiębiorstw, zwolnionych z mocy prawa, podstawę do ich rozwoju i niewątpliwie może być zachętą dla niejednego do twórczej pracy w poszczególnych dziedzinach.

Jeżeli jednak nowela w całej pełni ma sprostać zadaniom, które miał na myśli ustawodawca i których wypełnienia oczekuje od niej życie gospodarcze wydaje się potrzebnym, aby praktyka Ministerstwa Skarbu w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu jak najprędzej realizować zaczęła następujące zasady:

1. Należy udzielać szerokich zwolnień od podatku obrotowego przedsiębiorstwom istotnie pionierskim w dziedzinach, wyjętych spod automatyzmu, przy czym winny wnioski i decyzje być załatwiane za pomocą procedury krótkiej i elastycznej, trwającej kilka tygodni, a nie kilka miesięcy;
2. Ministerstwo Przemysłu i Handlu winno zaproponować Ministerstwu Skarbu uzupełnienie listy branż, automatycznie korzystających na podstawie art. 8 ze zwolnień.

Jeżeli wprowadzona zasada zwalniania z mocy prawa zostanie uzupełniona liberalną praktyką, ujętą ogólnie w wyżej wymienionych dwu punktach, to nowela spełni swą rolę wobec polskiego gospodarstwa społecznego.

Dr B. Kasprowicz.



PLENARNE ZEBRANIE IZBY.

W dniu 28 kwietnia odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora Plenarne Zebranie Izby o charakterze sprawozdawczym za rok 1936. Sprawozdanie z położenia gospodarczego okręgu Izby w roku 1936 złożył Pan Prezes Tor, zaś z działalności Izby w tymże roku Dyrektor dr J. Kulikowski, sprawozdanie z gospodarki finansowej Izby oraz z zamknięcia rachunków za r. 1936 złożył z ramienia Komisji Rewizyjnej Izby radca J. Hildt.

Odkładając ze względów technicznych przedstawienie szczegółowego sprawozdania z tego zebrania do następnego numeru, obecnie podajemy treść rezolucji głównej, jaka została w dniu 28 kwietnia uchwalona:

„Izba przyjmując do wiadomości sprawozdanie Prezesa na posiedzeniu Plenarnym w Gdyni dnia 28 kwietnia 1937 r. stwierdza, że na terenie okręgu izbowego objawia sie w przemyśle pewne ożywienie, które jednak z powodu trudności w zaopatrzeniu się w surowce nie może być dostatecznie wykorzystane. Natomiast w handlu — z wyjątkiem pewnego odłamu handlu hurtowego — poprawy gospodarczej nie odczuwa się, a nawet w handlu detalicznym zanotować należy pewne pogorszenie.

Jedną z przyczyn tego stanu zarówno w dziedzinie przemysłu jak i handlu jest pogorszenie się warunków kredytowych i brak aktywności ze strony banków o kapitale polskim, w przeciwieństwie do dużej aktywności kapitału obcego, co uniemożliwia wykorzystanie zarysowującej się lekkiej poprawy.

Oprócz tego ważnym momentem wstrzymującym rozwój gospodarczy jest polityka cen, stosowana przez czynniki miarodajne.

Podzielając w całej pełni wywody Związku Izb skierowane do Pana Ministra Przemysłu i Handlu w tej sprawie, Izba stwierdza:

1) że poziom cen artykułów przemysłowych winien ściśle odpowiadać zasadom prawidłowej kalkulacji, opartej na rzeczywistych kosztach produkcji z uwzględnieniem zasady rentowności przedsiębiorstwa,
2) że w odniesieniu do przedsiębiorstw handlowych poziom cen winien odpowiadać prawidłowej kalkulacji handlowej z uwzględnieniem kosztów pośrednictwa handlowego i godziwego zysku,
3) że akcja obniżania cen, nie licząca się z kalkulacją zakładów wytwórczych, w konsekwencji przyniesie nieobliczalne straty dla życia gospodarczego w pierwszej linii przez zachwianie egzystencji istniejących zakładów przemysłowych oraz odstraszenie od inwestycyj przemysłowych, co w następstwie pociągnie zwiększenie bezrobocia zamiast jego zwalczenia.

W końcu Izba stwierdza konieczność równomiernego traktowania przedsiębiorstw państwowych z zakładami przemysłowymi prywatnymi w sprawie regulacji cen".

POSIEDZENIE SEKCJI HANDLOWEJ IZBY.

W dniu 14 kwietnia odbyło się w Toruniu pod przewodnictwem radcy Izby J. Mazura posiedzenie Sekcji Handlowej przy licznym udziale radców. W posiedzeniu tym wziął udział dyrektor Izby dr J. Kulikowski.

Posiedzenie Sekcji Handlowej w znacznej swej części poświęcone zostało dyskusji nad sprawozdaniem Izby o sytuacji gospodarczej okręgu izbowego w roku 1936. W dyskusji tej ustalone zostało, że sytuacja w handlu na terenie okręgu izbowego w roku tym tylko w części branż uległa pewnej stabilizacji, natomiast w kilku innych doznała w porównaniu z rokiem poprzednim nawet pogorszenia. — Wszystkie uwagi radców uwzględnione być mają w przygotowywanym do druku sprawozdaniu Izby.

W dalszym ciągu dyrektor Izby przedstawił Sekcji sprawozdanie z zamknięć rachunków izbowych za rok 1936 oraz sprawozdanie z główniejszych prac Izby w okresie ostatnich miesięcy roku bieżącego.

Następnie wicedyrektor Izby p. T. Marchlewski przedstawił sprawę utworzenia przy Związku Izb Przemysłowo - Handlowych Instytutu Badania i Organizacji Handlu, do której to sprawy Sekcja ustosunkowała się pozytywnie, uznając wagę i pożytek tego rodzaju instytucji.

Przy omawianiu aktualnego w chwili obecnej zagadnienia przeciwdziałania zwyżce cen, Sekcja stwierdziła, że pomimo podniesienia cen na niektóre towary przez producentów, handel na ogół utrzymuje ceny sprzedażne bez zmian, jak również nie przejawia tendencji do podniesienia cen zapasów towarów na składach, pomimo zapowiadanej przez producentów zwyżki cen na nie.

Sekcja Handlowa uchwaliła wysunąć następujące kandydatury przedstawicieli poszczególnych branż do Komisji badania cen, która utworzona będzie przy Izbie Gdyńskiej na mocy powziętej ostatnio uchwały Związku Izb Przemysłowo-Handlowych: z branży materiałów budowlanych p. Krenski z Gdyni — zastępca radca poseł Stamm z Chojnic, z branży bławatniczej p. Mikołajczyk z Gdyni — zastępca radca Turzyński z Gdyni, z branży kolonialnej radca Łukowicz z Kościerzyny — zastępca p. Rodkiewicz z Gdyni.

Sekcja zwróciła również uwagę na konieczność dopilnowania wykonania polecenia Pana Wojewody Pomorskiego, aby w Komisjach cennikowych doradczych, powoływanych przy władzach administracyjnych, odpowiednio reprezentowany był element kupiecki.

Wreszcie Sekcja uchwaliła wystąpić z wnioskiem na plenarne zebranie Izby o powołanie p. Cylkowskiego, Prezesa Towarzystwa Kupców w Bydgoszczy, na członka-korespondenta Izby.

POSIEDZENIE SEKCJI PRZEMYSŁOWEJ IZBY.

Sekcja Przemysłowa Izby odbyła, pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby dr. K. Kasperowicza w dniu 15 kwietnia, swe kolejne posiedzenie w Bydgoszczy.

Po omówieniu głównych zarysów projektu sprawozdania z gospodarczej sytuacji Izby za rok 1936, Sekcja wysłuchała sprawozdania Dyrektora Izby o zamknięciu rachunków Izby za rok ubiegły. W toku dyskusji nad tym sprawozdaniem radca Izby inż. Fr. Skąpski szczegółowo zanalizował bilans Izby i stwierdził, że obecna sytuacja finansowa daje możność przystąpienia do konkretnych prac przygotowawczych w zakresie budowy w najbliższych latach własnego gmachu Izby.

Na tle sprawozdania Dyrektora Izby o pracach bieżących w ostatnich miesiącach wywiązała się dyskusja nad ostatnio wydaną ustawą o popieraniu rozbudowy i rozwoju miasta i portu Gdyni, przy czym Sekcja uznała za konieczne nie ustawać nadal w zabiegach o rozpowszechnienie ulg podatkowych na przemysł budowlany.

Przechodząc do omówienia zagadnienia zwyżki cen, Sekcja ustaliła, że na terenie okręgu izbowego istnieje kilka poważnych przedsiębiorstw przemysłowych, opierających swą produkcję na surowcach zagranicznych, na które cena uległa w czasach ostatnich poważnej zwyżce, dochodzącej nieraz do 100%. Sygnalizowano również niedostateczne przydziały surówki żelaznej dla przedsiębiorstw okręgu Izby.

W dalszym ciągu Sekcja Przemysłowa ustaliła kandydatury radców Z. Jagodzińskiego z Grudziądza, inż. T. Kiślańskiego z Torunia i M. Kubicy z Osia na członków Komisji badania cen przy Izbie Gdyńskiej oraz radcy inż. Fr. Skąpskiego w charakterze łącznika pomiędzy Komisją Gdyńską a organami Związku Izb Przemysłowo - Handlowych w Warszawie, powołanymi do badania zagadnienia cen.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI FINANSOWO-KREDYTOWEJ IZBY.

W dniu 19 kwietnia Prezes Izby p. Stanisław Tor otworzył pierwsze zebranie Izbowej Komisji Finansowo-Kredytowej. Komisja wybrała na Przewodniczącego radcę p. Władysława Grabowskiego, a na zastępcę Przewodniczącego radcę p. Jerzego Hildta.

Po przyjęciu regulaminu, Komisja przystąpiła do obrad nad zagadnieniem utworzenia w Gdyni oddziału Pocztowej Kasy Oszczędności, opracowanym przez biuro Izby na podstawie materiałów uzyskanych z ankiety, rozpisanej do zainteresowanych tą sprawą organizacyj i firm na terenie Gdyni.

Po szczegółowej dyskusji Komisja doszła do wniosku, że stroną dodatnią utworzenia oddziału P. K. O. w Gdyni byłoby dla życia gospodarczego miasta i portu Gdyni przyspieszenie obrotów rozrachunkowych, obecnie ulegających kilkudniowemu opóźnieniu z powodu przeprowadzania ich przez oddział PKO. w Poznaniu. Z drugiej jednak strony istotne znaczenie dla życia gospodarczego miałoby otwarcie oddziału PKO. w Gdyni tylko w tym wypadku, o ileby działalność jego nie była ograniczona do czynności związanych z obrotem pieniężnym i gromadzenia środków pieniężnych, odprowadzanych następnie do Centrali, lecz również skierowana była w wydatnej mierze na drogę kredytowania obrotów gospodarczych. Ponieważ jednak ogólna polityka PKO. w dobie obecnej ogranicza się w znacznym stopniu do pierwszych dwóch czynności, utworzenie oddziału PKO. w Gdyni mogłoby spowodować odpływ środków pieniężnych z instytucyj bankowych na terenie Gdyni i przez to osłabić ich zdolność kredytowania obrotów handlowych, co w rezultacie odbiłoby się ujemnie na kształtowanie się ogólnej sytuacji gospodarczej w Gdyni.

Ze względów powyższych Komisja wypowiedziała opinię, że otwarcie oddziału PKO. w Gdyni uważać należy za przedwczesne, a również nieopłacalne dla samej PKO.

Drugim zagadnieniem, nad którym dyskutowała Komisja Finansowo - Kredytowa, była sprawa kredytów na Pomorzu. Po zaznajomieniu się z przedłożonym materiałem Komisja stwierdziła niepomyślny stan zaopatrzenia w kredyty w pierwszym rzędzie handlu, a następnie przemysłu. Stan ten jest wynikiem trudności, jakie przeżywają na Pomorzu na skutek kryzysu Komunalne Kasy Oszczędności i banki ludowe oraz niedostatecznej aktywności większych polskich instytucyj kredytowych. Braki te są tym bardziej dotkliwe, że odpływ środków finansowych z Pomorza w

postaci wkładów w PKO. jest znacznie większy od dopływu tychże środków na zaspokojenie zapotrzebowania obrotów gospodarczych w zakresie pomocy kredytowej. Wobec tak kształtujących się stosunków w dziedzinie kredytu, Komisja wypowiedziała się za energicznym wystąpieniem Izby wobec czynników rządowych w celu przedstawienia im niepomyślnej sytuacji obecnej i wynikającej stąd konieczności przedsięwzięcia odpowiednich środków zaradczych. Do środków tych Komisja zalicza w pierwszym rzędzie uzupełnienie sieci bankowej na Pomorzu, uruchomienie kredytów średnioterminowych oraz udostępnienie w pewnych gospodarczo uzasadnionych wypadkach korzystania z kredytu długoterminowego przez właścicieli zakładów produkcji lub handlu.

W końcu swych obrad Komisja podniosła konieczność uruchomienia kredytów budowlanych na wykończenie rozpoczętych budowli oraz zwróciła uwagę na upośledzenie kupców i przemysłowców przy udzielaniu kredytów przez Bank Akceptacyjny, gdy bowiem od kredytów udzielanych im bank ten pobiera 7,5% to od kredytów dla rolnictwa oprocentowanie wynosi zaledwie 4%.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MARCU.

Przewozy polskiej floty handlowej w marcu, za wyjątkiem linii palestyńskiej oraz przewozów między Kopenhagą a Ameryką Północną towarzystwa Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe, wyniosły 131.595 ton towarów, wobec 104.223 ton towarów, przewiezionych w marcu 1936 roku. Zwyżka wynosi 26%, nieco przewyższając przeciętną zwyżki osiągniętą w ostatnich miesiącach.

Na eksportowe ładunki przypadło 77.175 t. (III 1936: 70.957 t.), na importowe 44.893 ton (III 1936: 30.391 t.), na przewozy między portami obcymi i na tranzyt morski 9.527 ton (III 1936: 2.875 t.) Jak widać, najmniej wzrósł *wywóz* na statkach polskich, co przy uwzględnieniu wyłącznie eksportowej czynności jednego z czterech towarzystw żeglugi (Polskarob), a które wyjątkowo nawet silnie w marcu br. zwiększyło swe przewozy eksportowe, świadczy o znacznym zrównoważeniu eksportu i importu w przewozach floty, podczas gdy dotąd przeważały przewozy eksportowe. Jest to czynnik korzystny w eksploatacji handlowego tonażu.

Żegluga Polska S. A. przewiozła ogółem 75.069 t. ładunków, wobec 61.394 t. w marcu ub. roku, w tym eksportowych towarów 26.609 ton (III 1936: 32.082 t.), importowych 38.933 t. (III 1936: 2.875 t.) Na statkach Żeglugi Polskiej obserwujemy więc nawet, po raz pierwszy, znaczną przewagę ładunków importowych, oraz zwiększenie ilości ładunków przewożonych między portami zagranicy. Taki wynik zawdzięczać należy jednak wyłącznie pracy trampów wraz z kursującą na linii Gdynia - Gdańsk — Ameryka Południowa „Wisłą", która notowana jest z jednym przyjazdem, podczas gdy na liniach regularnych po dawnemu występuje przewaga ładunków eksportowych nad importowymi.

Statki liniowe Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 32.494 t. towarów (III 1936: 26.682 t.), w tym eksportowych 18.969 t. (III 1936: 14.288 t.), importowych 12.231 t. (III 1936: 11.229 t.) między portami obcymi 890 t. i w tranzycie morskim 404 t. (III 1936: 1.165 t. w przewozach między portami obcymi i transito).

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły 42.575 t. towarów, (III 1936: 34.712 t.), w tym w eksporcie 7.640 t. (III 1936: 17.794 t.), w imporcie 26.702 t. (III 1936: 15.208 t.), oraz między portami obcymi 8.233 t. (III 1936: 1.710 t.) Eksportowym ładunkiem trampów był tylko węgiel, natomiast w imporcie mamy rozmaitość pozycyj: przywieziono 13.839 t. kostki granitowej ze Szwecji, 8.250 t. tomasyny, oraz na „Wiśle" z Południowej Ameryki i Antwerpii: skór 417 t., siemienia lnianego 196 t. i tomasyny 4.000 t. Pozycja przewozów między portami obcymi składała się z 3.107 t. zboża, przewiezionego na „Wiśle" z Buenos Aires do Antwerpii i z 5.126 t. węgla, przewiezionego w dwóch partiach całookrętowych z Roterdamu do Szwecji. W marcu ub. r. odpowiadało tej pozycji 1.710 t. kukurydzy, przewiezionej przez tenże statek z Argentyny do Norwegii.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły ogółem 8.639 t. towarów, wobec 8.661 t. przewiezionych w marcu ub. r. Stacjonarny stan przewozów tego towarzystwa należy jednakże w tym wypadku oceniać bardzo dodatnio, gdyż zaznaczyć trzeba, że marzec ub. roku miał wyjątkowo wysokie liczby przewozów: i tak w marcu 1935 roku przewiózł Polbryt tylko 5.839 t. towarów.

Eksportowych ładunków przewieziono 5.003 t. (III 1936: 5.847 t.), importowych 3.636 t. (III 1936: 2.814 t.) W kierunku Anglii (Londyn i Hull) przewieziono eksportowych towarów 4.994 t. (III 1936: 5.841 t.), importowych 3.561 t. (III 1936: 2.766 t.) Do Havre wywieziono na linii służącej do przewozu emigrantów 9 t. (III 1936: 6 t.). z Havre przywieziono 75 t. (III 1936: 48 t.)

Co do podziału ładunków pomiędzy Londyn i Hull z jednej strony a Gdynię i Gdańsk z drugiej, to: wywieziono do Londynu 2.113 t., w tym z Gdyni 1.680 t., z Gdańska 433 t., wywieziono do Hull 2.881 t. i 49 koni, w tym z Gdyni 1.089 t. i wszystkie konie, z Gdańska 1.792 ton.

Z Londynu przywieziono ogółem 1.525 t. w tym do Gdyni 1.340 t., do Gdańska 185 t. Z Hull przywieziono 2.036 t., w tym do Gdyni 1.726 t., do Gdańska 310 ton.

Statki towarzystwa Gdynia-Ameryka — Linie żeglugowe S. A. przewiozły na obu liniach 1.446 pasażerów i 5.574 t. towarów, wobec 468 pas. i 3.170 t. towarów, przewiezionych w marcu ub. roku tylko na linii Północno-Amerykańskiej, gdyż na Południowo-Amerykańskiej w marcu ub. r. przyjazdów i odjazdów wyjątkowo nie było.

Na linii Północno-Amerykańskiej był 1 odjazd i 1 przyjazd, jak i w marcu ub. roku: przewieziono 467 pas. (468 pas.) i 3.238 t. towarów (3.170 t.) Na wyjściu było 266 pas. i 2.150 ton towarów (III 1936: 295 pas. i 2.030 t. towarów), na wejściu 201 pas. i 1.088 t. towarów (III 1936: 173 pas. i 1.140 t. towarów). Jak widać, przesunięcia względem marca ub. roku były nieznaczne: jednak tendencja, która zaznaczyła się już od paru lat: wzrostu ogólnej ilości przewiezionego ładunku, oraz w szczególności zwiększenia ilości ładunku eksportowego — została i w marcu br. utrzymana.

Na linii Południowo-Amerykańskiej przewieziono przy jednym przyjeździe i jednym odjeździe 979 pasażerów i 2.336 t. towarów. Na wyjściu było 897 pasażerów i 1.100 t. towarów, na wejściu 82 pas. i 1.236 t. towarów.

W ogólnym wyniku przewozy na statkach tego towarzystwa wzrosły blisko dwukrotnie w grupie towarów i prawie trzykrotnie w grupie pasażerów, względem marca ub. roku. Statystyka nie obejmuje przewozów pomiędzy Kopenhagą a Halifax i Nowym Yorkiem, które to przewozy dobrze się rozwijają.

4 statki Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego (Polskarob) miały miesiąc rekordowych przewozów marcowych: ogółem przewieziono bowiem wyłącznie węgla eksportowego, 42.313 t., wobec 30.998 t. w marcu ub. roku. Podróży wykonano 15. przy czym jeden ze statków („Robur III") zanotowany jest z 5 odjazdami. Wzrost ilościowy przewozów względem odpowiedniego miesiąca ub. roku wynosi ponad 40%. Wywieziono do Szwecji 24.390 t., do Norwegii 11.943 t., do Belgii 5.980 t. węgla eksportowego. Odwiedzono porty: Göteborg (4 razy), Oxelösund, Antwerpię (po 2 razy), Ystad, Malmö, Oslo, Sarpsborg, Slite, Slemmestad, Tofte.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE GDYŃSKIM W MARCU BR.

W marcu br. urządzenia przeładunkowe w porcie przepracowały godzin 18.818 min. 20 z zużyciem prądu 126.460 kWh i przeładowały 253.564 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za mies. sprawozdawczy:

w bieżącym roku 160; w ubiegłym roku 90,4; przyrost wynosi zatem 69,6.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W PORÓWNANIU Z TYMŻE RUCHEM W CAŁEJ POLSCE.

W ruchu budowlanym na terenie Polski Gdynia odgrywała aż do roku 1936 włącznie bardzo poważną rolę ze względu na intensywność swej rozbudowy.

Niżej umieszczona tabela ilustruje stan rzeczy w odniesieniu do budynków rozpoczętych:

Budynki rozpoczęte

Wyszczególnienie	1932	1933	1934	1935	1936
liczba budynków					
Miasta z ludnością ponad 20,000 mieszk.	5 971	6 873	6 303	6 699	8 117
Gdynia	**137**	**317**	**301**	**630**	**438**
% Udział Gdyni w budownictwie miast . .	*2,3*	*4,6*	*4,8*	*9,4*	*5,4*
Kubatura w 1000 m³					
Miasta z ludnością ponad 20,000 mieszk.	4 369	5 221	5 329	6 671	9 982
Gdynia	**168**	**211**	**362**	**804**	**398**
% Udział Gdyni w budownictwie miast . .	*3,8*	*4,0*	*6,8*	*12,1*	*4,0*

Tablica obejmuje wyłącznie budynki mieszkalne. W porównaniu z danymi, opublikowanymi w Biuletynie Izby Nr 9 z dnia 25 marca 1936 roku, zachodzą pewne nieznaczne różnice, gdyż uwzględniano tam budynki mieszkalne i niemieszkalne razem.

Z zestawienia widać, że ruch budowlany (budynki rozpoczęte) w roku 1936 w Gdyni zmalał, gdy na terenie Polski wzrósł — zmalał więc tym samym udział budownictwa Gdyni w ogólnym budownictwie Polski — udział ten, mimo zniżki, jest jednak bardzo znaczny, gdy się zważy, że ludność Gdyni stanowi ok. 1,5% ogólnej liczby ludności miast z ludnością ponad 20.000 mieszkańców. Biorąc to kryterium pod uwagę widzimy, że procentowy udział w budownictwie — w budynkach rozpoczętych 5,4%, a w zakończonych — 7,2%, jest bardzo znaczny.

Przechodząc do budynków zakończonych, mamy następujące zestawienie:

Budynki zakończone

Wyszczególnienie	1932	1933	1934	1935	1936
liczba budynków					
Miasta z ludnością ponad 20,000 mieszk.	3 571	4 390	5 261	5 534	5 496
Gdynia	**115**	**140**	**226**	**438**	**398**
% Udział Gdyni w budownictwie miast . .	*3,2*	*3,2*	*4,3*	*7,9*	*7,2*

Kubatura w 1000 m³

Miasta z ludnością ponad 20,000 miesz.	3 469	3 368	4 219	4 300	5 250
Gdynia	225	82	189	326	307
% Udział Gdyni w budownictwie miast . .	6,9	2,4	4,5	7,6	5,8

Udział budownictwa gdyńskiego w ogólnym budownictwie miast, liczących ponad 20 tysięcy mieszkańców w odniesieniu do budynków zakończonych w roku 1936 jest niższy, niż w roku poprzednim. Porównywując udział Gdyni w budownictwie miast w stosunku do budynków rozpoczętych i zakończonych, stwierdzić możemy, że w roku 1936 udział w budynkach zakończonych jest większy, aniżeli w budynkach rozpoczętych. W latach poprzednich stosunek ten był odwrotny. Świadczy to, że dopiero w roku 1936 budownictwo w innych miastach Polski ruszyło intensywniej, podczas gdy w Gdyni ruch ten trwał od lat kilku.

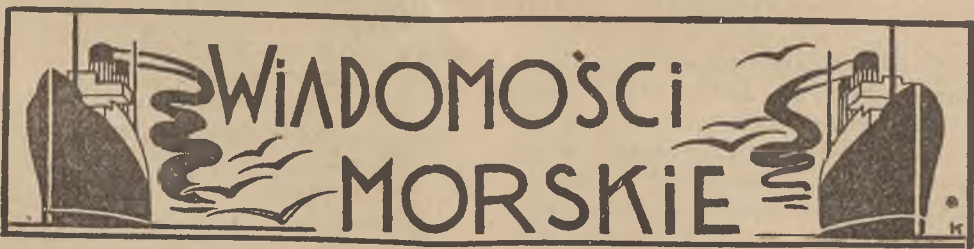
WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBOWEGO

POSIEDZENIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W dniu 19 kwietnia br. odbyło się w Grudziądzu posiedzenie Zarządu Głównego Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu. —

Ponadto Zarząd Główny uchwalił celem nawiązania bliższego kontaktu z kupiectwem polskim w Gdańsku — przyjąć do Związku tamt. Zrzeszenie Polskich Kupców.

Na posiedzeniu tym Zarząd Główny omówił szereg aktualnych postulatów handlu jak: reforma ubezpieczeń socjalnych (wprowadzenie samorządu), reforma świadectw przemysłowych i inne sprawy podatkowe, kredyty, oddłużenie handlu, obniżenie stopy dyskontowej, podwyższenie rabatów od wyrobów monopolowych itd. Wobec tego że postulaty te, pomimo, że wysuwane są od lat, a ostatnio po zjeździe tczewskim przedstawione były miarodajnym czynnikom, — lecz realizacji doczekać się nie mogą, uchwalono wysłać delegację do Warszawy, celem odbycia konferencyj z odnośnymi resortowymi ministerstwami, a w szczególności — z p. Wicepremierem inż. Kwiatkowskim.



PRZED OTWARCIEM RUCHU W AUSTRIACKIM PORCIE WOLNOCŁOWYM W TRIEŚCIE.

Jak donoszą z Triestu, wykończono obecnie budowę gmachów, należących do austriackiego portu wolnocłowego i ruch w strefie tej zostanie wkrótce podjęty. Clenie towarów zamorskich, przeznaczonych dla Austrii, które dotąd odbywało się na granicy względnie z wiedeńskich składów wolnocłowych, odtąd dokonywać się będzie w triesteńskim porcie wolnocłowym, co oznacza zarazem przyspieszenie i potanienie procedury. Tak samo koszty składowe w porcie wolnocłowym są mniejsze niż w lądowych składach wolnocłowych.

PODZIAŁ ANGIELSKIEJ SUBWENCJI DLA TRAMPÓW ZA ROK 1936.

Rząd angielski ogłosił sprawozdanie o podziale „tramp shipping subsidy" wyznaczonej za rok 1936 poszczególnym przedsiębiorstwom na podstawie British Shipping (Assistance) Act. Wypłacono 1.991.015 Ł, czyli okrągło o 100 tysięcy Ł więcej niż w roku 1935. Ogółem otrzymało subwencje 426 przedsiębiorstw żeglugi, w tej liczbie szereg firm noszących w tytule oznaczenie „Line", np. Bank Line, Glasgow i Londyn 66 tys. funtów, Clan Line Steamers, Londyn i Glasgow 29.400 Ł, Court Line, Londyn 69.500 Ł, Moor Line, Newcastle on Tyne 44 tys. Ł itd. Liczby powyższe są zaokrąglone, gdyż firmy otrzymały subwencje ściśle według litery prawa, z obliczeń bilansowych i stanu ich tonażu, wobec czego większość pozycyj kończy się nawet szylingami. Są przy tym również zabawnie małe pozycje, jak np. Frontier Town Steamship Co otrzymała 2 Ł, Instone & Co — 14 Ł itd.

Na ogół najwięcej otrzymały północno angielskie przedsiębiorstwa, zwłaszcza okręgu Newcastle on Tyne — 420 tys. Ł, następnie ar-

matorzy Londynu — 340 tys. Ł. oraz z Glasgow — 160 tys. Ł.

WŁOSKO-CHIŃSKIE TOWARZYSTWO ŻEGLUGI.

W Shanghaju powstało chińsko-italskie przedsiębiorstwo żeglugi, z kapitałem 30 tys. chińskich dolarów. Będzie on stało pod kierownictwem włoskim i uprawiać będzie tak żeglugę morską jak i rzeczną. Siedzibą jego jest port Shanghaj.

TONAŻ MOTOROWCÓW W DANII JUŻ PRZERÓSŁ TONAŻ PAROWCÓW.

W marcu bieżącego roku po raz pierwszy tonaż motorowców w Danii przewyższył tonaż parowy: pierwszy liczy obecnie 601.759 t. brutto, drugi 598.844 t. brutto. Koła żeglugowe słusznie uważają, że tonaż parowy już nigdy nie będzie większy od motorowego, na którego korzyść różnica będzie coraz bardziej wzrastać.

Równocześnie ogromnie szybko zmniejsza się tonaż czystych żaglowców. Jeszcze w roku 1903 było takich statków 3.361 z 181 tys. ton brutto pojemności, na 1 zaś stycznia b. r. było ich już tylko 17 z 1.629 t. brutto. Istnieje przypuszczenie, że tonaż ten zniknie jeszcze w ciągu roku bieżącego; oczywiście, należy dodać, zniknie przez wbudowanie do kadłubów statków żaglowych — pomocniczych motorów.

SPUSZCZENIE NA WODĘ LINIOWCA „NIEUW AMSTERDAM"

W tych dniach spuszczony został w Rotterdamie ze stoczni Rotterdamsche Droogdok Maatschappij nowy liniowiec transatlantycki Holland Amerika Lijn — „Nieuw Amsterdam". Budowa statku przyszła do skutku nie bez pomocy państwowej i wymagała zupełnej reorganizacji towarzystwa Holland Amerika Lijn. Statek ze swymi 36.000 t. brutto będzie największym statkiem floty holenderskiej. Statek będzie miał miejsca na 1.140 pasażerów, w tym 531 kabinowych, 459 klasy turystycznej i 200 w klasie trzeciej. Pojemność netto wyniesie 19.260 ton. Siłownia okrętowa mocy 17.000 KM (turbiny) ma zapewnić szybkość 20,5 mil morskich na godzinę. Oddanie statku do użytku — w kwietniu 1938 roku.

W ten sposób „Statendam" holenderskiej linii otrzymuje siostrzycę po dziesięciu latach — większą i o ileż doskonalszą. Godne jest uwagi, że holenderska linia zrezygnowała ze zwiększonej szybkości, zamierzając wyrównać ją mniejszą kosztownością przejazdu i wygodami dla pasażerów, nie ustępującymi najbardziej luksusowemu komfortowi największych i najszybszych statków Atlantyku.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

W SPRAWIE FAKTUR DOŁĄCZANYCH DO WNIOSKÓW DEWIZOWYCH.

Bank Polski Oddział w Gdyni zawiadomił Izbę, że Komisja Dewizowa decyzją z dn. 6 IV 1937 r. nr 5277/37 zarządziła, aby faktury, składane przy wnioskach o przydział dewiz, były wystawiane na blankietach firmowych sprzedawców oraz podpisywane przez nich. Poza tym faktury nie powinny zawierać kreśleń w tekście lub innych braków.

Wnioski, do których strony dołączą faktury, posiadające błędy formalne, będą bezwzględnie zwracane zainteresowanym bez rozpatrzenia.

Należy zaraz zastosować się do odnośnego zarządzenia, gdyż leży to w interesie samych firm importowych.

REGULOWANIE NALEŻNOŚCI ZA IMPORTOWANE DO POLSKI TOWARY.

Opublikowana została instrukcja Komisji Dewizowej w sprawie regulowania należności za importowane do Polski towary.

W rozdz. I instrukcja zawiera przepisy, dotyczące osób, uprawnionych do ubiegania się o zezwolenie na uregulowanie należności za sprowadzone do Polski towary. Wnioski o takie zezwolenie mogą składać: a) osoby lub firmy, które dokonują importu i na które jest wystawione pozwolenie przywozu MP. i H. lub pozwolenie na zastosowanie ulgi celnej (bądź zwolnienia od cła), albo też zezwolenie na obrót uszlachetniający, jeżeli pozwolenia te zastępują pozwolenia przywozu; b) osoby lub firmy, które na zasadzie specjalnego zezwolenia Komisji Dewizowej uzyskały prawo inkasowania w kraju należności na rzecz cudzoziemców; c) osoby lub firmy, uprawnione do wykonania przekazu na zasadzie odpowiednich adnotacyj w pozwoleniach przywozu albo na zasadzie zaświadczeń Izb P. H. (Centr. Komisji Przywozowej w okr. Warszawskim) lub też oświadczeń, załączanych do wniosku w wypadkach, gdy towar jest sprowadzany na podstawie ulgi celnej, zwolnienia od cła lub w obrocie uszlachetniającym.

Rozdz. II ustala termin ubiegania się o zezwolenie. Wniosek o zezwolenie na uregulowanie w całości lub części należności za importowane do Polski towary winien być złożony za pośrednictwem banku dewizowego z reguły nie wcześniej niż na 1 miesiąc przed terminem płatności zobowiązania.

Zasada ta nie ma zastosowania wówczas, gdy wnioskodawca ubiega się o ze-

zwolenie na przekazanie dewiz w terminie późniejszym. Zezwolenie może być z reguły udzielone dopiero po sprowadzeniu towaru do polskiego obszaru celnego, czego dowodem jest kwit celny lub pokwitowanie częściowego uiszczenia należności celnej. Wyjątki od powyższej zasady dopuszczalne są w następujących wypadkach: a) gdy według dotychczasowych zwyczajów, obowiązujących w danej branży, import może nastąpić dopiero po uprzednim przekazaniu zaliczki lub zapłaty z góry; b) gdy towar sprowadzany jest z zagranicy do wolnego obszaru celnego w Gdyni, wolnej strefy celnej w Gdańsku, lub na skład celny publiczny względnie prywatny; c) gdy zagraniczny eksporter przesyła bankowi dewizowemu lub firmie spedytorskiej dokumenty towarowe do inkasa lub gdy należność zagranicznego dostawcy jest płatna w drodze akredytywy; d) gdy importer składa wniosek o uzyskanie promesy dewizowej na otwarcie rembursu na rzecz zagranicznego dostawcy.

W rozdz. III omówiona jest kwota i forma zapłaty. Zapłata z tytułu importu towarów może obejmować: wartość towaru obliczoną loco miejsce nadania oraz koszty, związane z przywozem towarów do Polski pod warunkiem, że koszty te zostały poniesione za granicą przez cudzoziemca. Pozwolenia przywozu opiewają na sumę, która obejmuje wartość towaru w miejscu nadania oraz koszty przywozu do granicy (portu) polskiego obszaru celnego (cena cif port względnie franco granica); przekaz zatem z obydwóch tych tytułów nie może przekraczać kwoty określonej w pozwoleniu przywozu. W wypadku, gdy sprowadzony z zagranicy towar fakturowany jest fob port zagraniczny względnie loco stacja zagraniczna, wniosek o uregulowanie należności z tego tytułu może opiewać wyłącznie na sumę podaną w pozwoleniu przywozu, zmniejszoną o koszty frachtu do granicy polskiego obszaru celnego w wysokości, wynikającej z rachunku dostawcy zagranicznego lub spedytora. Zapłata z tytułu importu może być dokonana zarówno na rzecz bezpośredniego dostawcy jak i wskazanej przez niego we wniosku osoby trzeciej, z uwzględnieniem jednak specjalnych przepisów, określających obrót płatniczy pomiędzy Polską a krajem dostawcy lub pochodzenia towaru. Przekaz należności za sprowadzony z zagranicy towar może nastąpić w równowartości innej waluty niż ta, na którą opiewa faktura, nie w innej jednak niż podana w decyzji. Uregulowanie należności z tytułu importu towarów może nastąpić — z zachowaniem przepisów omawianego okólnika—przez: przekaz za granicę, wpłatę na rachunek zagraniczny wolny, wysyłkę weksli, wypłatę w kraju, pokrycie zobowiązania z należności, posiadanych przez importera za granicą, pod kontrolą banku dewizowego.

Rozdz. IV dotyczy wypełniania wniosków przez zainteresowanych, rozdz. V zaś obszernie traktuje o dokumentach, które winny być dołączane do wniosków o zezwolenie na uregulowanie zobowiązań z tytułu importu towarów.

Rozdz. VI dotyczy załatwiania wniosków. Przeprowadzony jest w nim podział na wnioski, które załatwiane są przez banki dewizowe we własnym zakresie, oraz wnioski. załatwiane przez Komisję Dewizową.

W związku z wejściem w życie zawartych w omawianym okólniku nowych przepisów, straciły moc obowiązującą: okólnik nr 14 z dn. 21 sierpnia 1936 r. oraz postanowienia okólnika nr 3 z dnia 27 kwietnia 1936 r., o ile dotyczą spraw omówionych w nowej redakcji okólnika nr 14.

PRZYWÓZ OBUWIA GUMOWEGO DO HOLANDII.

Dla orientacji eksporterów co do sytuacji na rynku obuwia gumowego, podajemy zestawienie statystyczne holenderskiego importu obuwia gumowego w 1936 r.: styczeń — luty, w porównaniu z analogicznymi miesiącami w 1937 r.:

	1936	1937	1936	1937
	w parach		w tys. Hfl.	
Ogólny import do Holandii	95.973	55.599	65	69
w tym z Czechosłowacji	—	21.798	—	29
z Niemiec	55.606	10.795	40	7
z Belgii	20.550	4.747	5	1
z Polski	10.041	8.860	5	13
z Kanady	5.774	913	10	3
ze Szwecji	1.780	500	2	1

Ogólny import do Holandii spadł, ale tylko ilościowo (wartościowo wzrósł). Spadek przywozu z szeregu krajów pokryły dostawy z Czechosłowacji.

SYTUACJA NA RYNKU CEMENTOWYM W PALESTYNIE.

Wzrastający w latach 1933—1935 ruch budowlany stworzył korzystną koniunkturę dla importu cementu zagranicznego do Palestyny wobec tego, że produkcja niedawno powstałych, krajowych cementowni w części tylko podołać mogła zapotrzebowaniu rynku budowlanego. Zapotrzebowanie to wyniosło w r. 1935 około 360.000 ton, podczas gdy produkcja krajowa dostarczyć mogła tylko 190.000 ton cementu. W roku tym import osiągnął cyfrę 169.537 ton.

W r. 1936, głównie na skutek zmniejszenia się ruchu budowlanego (blisko o 40%), spadł import cementu do cyfry 69.567 ton, zatem przeszło o 60%.

Stosunek wzajemny importu oraz eksportu cementu przedstawiał się w latach 1932—1936 w sposób następujący:

	Import	Eksport
	w tonach	
1932	7.152	9.938
1933	39.409	6.393
1934	150.539	609

1935	169.537	984
1936	69.567	480

Głównymi krajami importującymi cement były Jugosławia, Anglia i Belgia.

Jeżeli chodzi o przywóz z Polski, statystyka palestyńska notuje w 1934 r. — 341 ton, a w 1935 r. — 229 ton. Za rok 1936 brak szczegółowych danych.

Krajowa produkcja cementu skoncentrowana była głównie w okręgu Haify.

Według informacyj prasowych, Komitet Wykonawczy arabskiej Izby Handlowej w Jerozolimie, pragnąc rozwinąć oraz uniezależnić przemysł budowlany arabski, postanowił założyć pierwszą arabską fabrykę cementu.

DOSTAWY SZCZECINY Z POLSKI DO ANGLII.

Dostawy szczeciny polskiej do Anglii nasuwają niejednokrotnie odbiorcom pewne zastrzeżenia co do gatunku i obróbki. Należy zaznaczyć, że sztywność szczeciny jako jedna z zasadniczych cech towaru ma duży wpływ na kształtowanie się cen. Ilości sztywnego towaru z Polski są względnie ograniczone i pod tym względem trudno jest konkurować ze szczeciną sowiecką.

Sortowanie szczeciny polskiej według długości jest często niedokładne. Nie chodzi zresztą o całkowite usunięcie szczeciny krótszej, a jedynie zagwarantowanie maksymalnej zawartości krótszej szczeciny.

Z innych niedociągnięć zauważono zbyt mało dokładne sortowanie według koloru.

Obróbka stopy przy towarze bielonym jest na ogół niedostateczna, tak, że często firmy angielskie ponownie oczyszczają stopę. Towar japoński (pochodzenia chińskiego), francuski i niemiecki są zazwyczaj lepiej obrobione.

Ponadto zauważono, że zdarzały się wypadki zwilżania szczeciny w celu podniesienia jej wagi. Na poziomie cen uzyskiwanych przez eksporterów polskich wpływa poza pojawiającymi się usterkami w dostawach, również fakt żądania zapłaty gotówką, co przyczynia się do osiągania niższych cen rynkowych.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 KWIETNIA 1937 ROKU.

BELGIA. Na czas od 1 lutego do 31 sierpnia br. obniżono stawkę celną na świeże gruszki z 173 fr. belg. na 125 fr. od 100 kg netto.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. Do bezcłowego przywozu na Złotym Wybrzeżu dopuszczone zostały: suchary okrętowe, liny i taśmy, kawa, mąka pszenna, materiały dla żeglugi powietrznej, mleko kondensowane i konserwowane, ryż, cukier i herbata.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem Ministra Handlu z 5 IV 1937 r. została wprowadzona przy wywozie kopalniaków dębowych z poz. 134 a) gamma, o średnicy 24 cm lub mniej, opłata wywozowa w wysokości 8 Kč. za 10.000 kg.

Rozporządzeniem z 26 III br. został od 1 IV br. zaszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz:

poz. 534. Krosna tkackie i trykotarskie i maszyny pomocnicze tkackie i trykotarskie.

Cło umowne na masło obniżone zostało z 500 koron na 420 koron cz. od 100 kg.

DANIA. W końcu listopada 1936 r. wniesiona została do parlamentu ustawa walutowa, która w połowie marca została uchwalona, a w dn. 31 III podpisana przez króla. Pozostanie ona w mocy do 31 III 38.

EGIPT. Przesyłki strączkowych i masła do Egiptu zaopatrzone być muszą w zaświadczenia, legalizowane konsularnie, iż nie zawierają szkodliwych składników chemicznych.

FINLANDIA. Rada Ministrów wydala rozporządzenie wprowadzające chwilowy zakaz importu wszelkich makuchów, żołędzi mielonych i niemielonych, orzechów ziemnych (Erdnuss) — poz. 70 F. T. C. — oraz wszelkich pasz (poz. 71 F. T. C.) — np.: odpadki soji itp., przy tym Rada Ministrów wystąpić ma do Parlamentu z wnioskiem podwyższenia cła dla tych produktów. Obecnie cło wynosi Fmk. 0,20 za kg netto.

FRANCJA. Od opłat kontyngentowych uwolnione zostały przesyłki węgla i koksu, przeznaczone dla kolei, statków morskich i instytucyj użyteczności publicznej (gazownie i elektrownie).

Przymusowi oznaczania kraju pochodzenia na towarze podlegać będą, począwszy od 11 maja br., wszelkie konserwy, zawierające soki owocowe i jarzynowe.

GRECJA. Dopuszczony został przywóz nasion oleistych o wartości 500.000 funtów szterlingów za zapłatą w wolnych dewizach.

HOLANDIA. Od 1 kwietnia rb. przedłużony został okres skontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

Węgiel kamienny, koks i brykiety — okres bazowy 1933; ust. przydz. 60% w. br.: bież. okres kontyngent. 1 IV 37 — 1 VII 37.

Worki jutowe — okres bazowy 1931/32/33; ust. przydz. 50% w br.; bież. okres kontyngent. 1 IV 37 — 1 IV 38.

Rury bez szwu — okres bazowy 1934; ust. przydz. 60% w. br.; bież. okres kontyngent. 1 IV 37 — 1 XI 37.

Wyroby nożownicze całkowicie metalowe — okres bazowy 1934; ust. przydz. 15% war.; bież. okres kontyngent. 1 IV 37 — 1 IV 38.

Wyroby nożownicze częściowo z metalu — okres bazowy 1934; ust. przydz. 70% wart.; bież. okres kontyngent. 1 IV 37 — 1 IV 38.

Ryż łuszczony — okres bazowy 1932; ust. przydz. 50% w. br. bież. okres kontyngent. 1 IV 37 — 1 IV 38.

Ryż mielony — okres bazowy 1932: ust. przydz. 60% w. br.; bież. okres kontyngent. 1 IV 37 — 1 IV 38.
Ryż — produkty pochodne — okres bazowy 1932/33; ust. przydz. 100% w. br.; bież. okres kontyngent: 1 IV 37 — 1 IV 38.
Mydło toaletowe i medyczne — okres bazowy 1935; ust. przydz. 60% w. br.; bież. okres kontyngent. 1 IV 37 — 1 X 37.

Na uwagę zasługują następujące zmiany w warunkach kontyngentowania:

Węgiel: skrócono okres skontyngentowania z rocznego na trzymiesięczny (do 1 lipca rb.), po tym czasie liczyć się należy ze zniesieniem tego kontyngentu w ogóle.

Wyroby nożownicze metalowe: zmniejszenie przydziału ustawowego z 75% do 15% oraz rozszerzenie okresu kontyngentowania z czteromiesięcznego na roczny.

Wyroby nożownicze częściowo metalowe: rozszerzenie okresu kontyngentowania z czteromiesięcznego na roczny.

Z dniem 1 kwietnia rb. zniesiono kontyngentowanie wwozu mąki i otrąb żytnich do Holandii.

Z dniem 5 kwietnia rb. obniżono opłaty monopolowe na wwóz zbóż do Holandii, które wynoszą obecnie, jak następuje od 100 kg:

Pszenica	hfl. 1,—	t. j.	obniżka	o hfl.	1,—
Owies	„ 1,—	„	„	„	1,—
Żyto	„ 1,50	„	„	„	0,50
Jęczmień	„ 1,50	„	„	„	0,50
Kukurydza	„ 1,50	„	„	„	0,50

INDIE BRYTYJSKIE. Podwyższono cło na towary, pochodzenia nie-brytyjskiego, z jedwabiu sztucznego i bawełny.

W. P. IRLANDIA. Premie, udzielane przez rząd irlandzki eksporterom przy wywozie nierogacizny, wynoszą obecnie: 25% od wartości przy wywozie do Anglii, 25—30% przy eksporcie do innych krajów, 10% — do północnej Irlandii. Osobne premie przysługują eksporterom wieprzowiny.

Ograniczeniu przywozu uległy tkaniny w sztukach całkowicie lub częściowo wykonane z wełny.

JAPONIA. Rząd zamierza przeprowadzić reformę taryfy celnej. Cło na żelazo surowe ma być zniesione dekretem cesarskim.

RUMUNIA. Skontyngentowaniu uległ szereg dalszych towarów importowanych do Rumunii, m. in.: ekstrakty mięsne, guziki, cukier rafinowany, wyroby z ołowiu i cynku, mechanizmy do zegarków, aluminium, sulfat i żywice. Prócz tego podniesiono opłatę za zezwolenie przywozu na szereg artykułów, obniżono zaś tę opłatę o 50% dla solonych ryb słodkowodnych.

TURCJA. W związku z ogólnym wzrostem cen w kraju, rząd turecki zamierza w najbliższym czasie obniżyć wydatnie stawki celne na artykuły pierwszej potrzeby, jak również na surowce, używane w przemyśle tureckim.

Nowoustanowione stawki celne dla zwyczajnego papieru gazetowego wynoszą 100 piastrów od 100 kg. Papier gazetowy winien mieć w odstępach 3 centymetrowych linie wodne. Cło na inne gatunki papieru wynosi 900 piastrów od 100 kg.

UNIA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Dokonano obniżki cła na pewne materiały, potrzebne w przemyśle autobusowym, jak np. na podwozia, szkielety ramowe, profile metalowe z przeznaczeniem do wyżej wym. produkcji, lakiery, farby, pokosty, emalie, ogniotrwałe i materiały do polstrowania. Podwyżce cła uległy m. in.: farby olejne (z wyj. bieli ołowianej), koperty listowe i piłki tenisowe).

Zarządzeniem z dn. 12 III br. zniesiono premie wywozowe na przeważającą ilość towarów z datą od 1 XII 1937. Premie dla kukurydzy zniesione będą od 1 VII br., dla owoców cytrusowych — od 1 V br.

WIELKA BRYTANIA. Obniżce uległy opłaty od mąki pszennej. Opłaty pobierane przez t. zw. „Komisję Pszeniczną" wynoszą obecnie 2 szyl. 4 pensy od cwt lub 6 pensów od worka 280 funtowego.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Wiklina i wyroby koszykarskie. Na rynku francuskim istnieje zapotrzebowanie na wiklinę, wyroby koszykarskie. P/7929/49sz.

Różne. Firma w Guatemali nawiąże kontakt z eksporterami parafiny, wytw. hutniczych i włókienniczych. E/9548/4B/KL.

Różne. Firma w Marsylii nawiąże kontakt z producentami ceraty, wyr. włókienniczych, parafiny, metal. przetwórczymi itp. E/9951/21/KL.

Różne artykuły. Firma brazylijska poszukuje przedstawicielstwa firm polskich w zakresie wszelkich artykułów. P/8174/3F/TC.

Różne. Firma angielska interesuje się importem dla Afryki Zachodniej sznurków i szpagatów, welwetów, tanich koców, kapeluszy i czapek męskich, kołder i ręczników, męskich koszul i piżam. P/9646/3B/M.

Blachy cynkowe i ocynkowane. Firma turecka interesuje się importem wym. blach. P/9920/43/Ro.

Łączniki lano-kute. Firma indyjska interesuje się importem tego artykułu. P/9322/44/Ro.

Generatory. Firma angielska interesuje się importem generatorów. P/9348/43/Ro.

Okucia budowlane. Firma bułgarska pragnie objąć przedstawicielstwo odnośnej firmy polskiej. P/9590/3G/Ro.

Rury. Firma tuniska interesuje się objęciem przedstawicielstwa firmy polskiej zainteresowanej w eksporcie rur gazowych i wodociągów. P/10345/43/Ro.

Firma kolumbijska interesuje się importem z Polski rur. P/10411/95/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przedstawicielstwo. Palestyńsko - Polska Izba Handlowa i Przemysłowa w Tel Aviv zawiadamia, że p. Egon Bergheim, Haifa, P. O. B. 266, interesuje się objęciem przedstawicielstw polskich dostawców artykułów spożywczych, oraz materiałów budowlanych i instalacyjnych.

UWAGA!

Firmy polskie do których zwróci się p. M. Klajman 600 West 190, względnie 135 West 238 str. w New Yorku, zechcą uprzednio porozumieć się z P. I. E. E/8657/18/KL.

Firmy polskie do których zwróci się p. A. Guldemond, Haarlem, Leidsetezigstraat 6, Holandia, zechcą uprzednio porozumieć się z P. I. E. E/9938/18/KL.

WIADOMOŚCI PODATKOWE

OKÓLNIK MINISTERSTWA SKARBU

z dnia 10 kwietnia 1937 roku L. D. V. 20380/2/37 o stosowaniu przepisów art. 6 ust. 2 ustawy o państwowym podatku dochodowym (Dz. U. R. P. nr 2 z 1936 r. poz. 6) i § 14 p. 6 rozporządzenia wykonawczego do tej ustawy (Dz.U.R.P.z 1936 r. nr 40 poz. 301), w sprawie jednorazowego odpisania wartości przedmiotów, których zwykły okres zużycia nie przekracza lat pięciu.

Do

wszystkich Izb Skarbowych, Urzędu Wojewódzkiego Śląskiego (Wydział Skarbowy) oraz wszystkich Urzędów Skarbowych.

W związku z przepisami art. 6 ust. 2 ustawy o państwowym podatku dochodowym (Dz. U. R. P. nr 2 z 1936 r., poz. 6) i § 14 rozporządzenia wykonawczego do tej ustawy (Dz. U. R. P. nr 40 z 1936 r., poz. 301), zezwalającymi na jednorazowe odpisanie wartości przedmiotów, których okres zużycia nie przekracza lat pięciu, Ministerstwo Skarbu podaje poniższy wykaz przedmiotów, które w myśl powołanych przepisów mogą być przez płatników prowadzących prawidłowe księgi jednorazowo spisane na straty w tym roku operacyjnym, w którym zostały nabyte. Ponieważ jednak z natury rzeczy wykaz ten nie może obejmować wszystkich przedmiotów, wchodzących pod tym względem w rachubę, przeto Ministerstwo Skarbu poleca nie kwestionować jednorazowego odpisania wartości przedmiotów nie objętych niniejszym wykazem, o ile całkowita wartość przedmiotu nie przewyższa *kwoty 200 złotych.*

W razie wątpliwości co do okresu używalności przedmiotów, nie wymienionych w tym wykazie względnie, jeżeli całkowita wartość tego rodzaju przedmiotu przekracza 200 złotych, należy zasięgnąć opinii biegłych.

Celem przeprowadzenia kontroli przedmiotów spisywanych od razu na straty winny władze wymiarowe w wezwaniach sporządzanych w trybie art. 83 ordynacji podatkowej (Dz. U. R. P. nr 14 z 1936 r., poz. 134) według wzoru druku przewidzianego w § 242 instrukcji podatkowej, żądać od płatników, korzystających z ulg z art. 6 ust. 2 powołanej ustawy specyfikacji przedmiotów, spisanych jednorazowo w danym roku operacyjnym na straty.

Specyfikacja ta powinna zawierać nazwę przedmiotu oraz jego wartość i rachunek wynikowy, przez który wartość przedmiotu została odpisana na straty.

Zarządzenia zawarte w niniejszym okólniku mają moc obowiązującą od roku podatkowego 1938 włącznie.

Wykaz przedmiotów, których okres zużycia nie przekracza pięciu lat.

A. Maszyny i aparaty.

1. Agitatory kwasowe dla rafinerii olejów i tłuszczów,
2. Akumulatory elektryczne wszelkie,
3. Aparaty i przyrządy przenośne do cięcia i spawania metali gazami przemysłowymi,
4. Aparaty i maszyny elektryczne jako to: prostowniki, przetworniki, oporniki, rozruszniki i wyłączniki wszelkiego rodzaju pracujące w kopalniach pod ziemią.
5. Aparaty do natryskowego malowania i pokrywania metalami.
6. „ do zamykania skrzyń.
7. „ elektryczne:
   bezpieczniki paskowe i korkowe, wraz z gniazdami, sworzniami i kapami,
   bezpieczniki rurowe wysokiego napięcia,
   gniazda wtykowe,
   odłączniki wysokiego napięcia,
   przełączniki w trójkąt gniazda,
   przełączniki zmiany kierunku obrotów,
   przełączniki i wyłączniki do aparatów pomiarowych.
   skrzynki automatyczne suche i olejowe,

skrzynki przyłączowe zwykłe,
skrzynki przyłączowe z bezpiecznikami,
wyłączniki i przełączniki drążkowe zwykłe, z kapami do zmontowania z tyłu tablic,
wyłączniki olejowe wysokiego napięcia,
wyłączniki słupowe,

8. Aparaty do projekcji filmów (nieme) z przynależnymi częściami i instalacją,
9. „ do projekcji filmów (dźwiękowe) z przynależnymi częściami i instalacją,
10. „ do nagrywania dźwięków na taśmie filmowej z przynależnymi częściami i instalacją (stałe),
11. „ do nagrywania dźwięków na taśmie filmowej z przynależnymi częściami i instalacją (ruchome),
12. „ do nagrywania dźwięku podkładanego (dubbing),
13. „ do zdjęć filmowych na taśmie (statywowe) z przynależnymi częściami,
14. „ do zdjęć filmowych na taśmie (sprężynowe, ręczne) z przynależnymi częściami,
15. „ redukcyjne do redukcji filmów szerokości 35 mm na szerokość taśmy 16 mm z przynależnymi częściami i instalacją,
16. „ fotograficzne z przynależnymi częściami,
17. „ do wytwarzania siarczanu miedzi,
18. „ do wytwarzania materiałów wybuchowych inicjujących, jak piorunian rtęci, azotek ołowiu, acetylenek miedzi itp.,
19. „ do wytwarzania żywic sztucznych,
20. „ do wytwarzania nitrogliceryny, tetrylu itp.,
21. „ zawierające części szklane w przemyśle chemicznym,
22. „ porcelanowe, kamionkowe i emaliowane (kotły, wyparniki, itp.) w przemyśle chemicznym i farbiarskim,
23. „ do fabrykacji chlorku potasu, jak rynny, ślimaki,
24. „ do koncentracji roztworu kwasu siarkowego,
25. „ do odwadniania soli glauberskiej i otrzymania siarczanu sodu,
26. „ do mycia koksu,
27. „ farbiarskie we włókiennictwie,
28. „ gazowe do prasowania we włókiennictwie,
29. „ miernicze do kotłów i pras,
30. Aparaty do wyświetlania beczek w browarnictwie,
31. Betoniarki,
32. Bębny i kalibry sortownicze,
33. Bębny w przemyśle garbarskim,
34. Bębny rozdzielcze z napędem pasowym do kamieni,
35. Chłodnice dla kwasów i gazów żrących żeliwne, ołowiane, kamionkowe,
36. Deflegmatory w rafineriach olejów i tłuszczów,
37. Desintegratory,
38. Desintegratory do mycia gazów na mokro w gazowniach,
39. Dźwigi budowlane i montażowe (przenośne lub przewoźne),
40. Elektrofiltry Cotrela w hutnictwie cynku,
41. Elektroobrabiarki ręczne jako to: elektrowiertarki, elektroszlifierki, elektropiły, elektromłotki itd. do węgla, drzewa, metali itp.,
42. Filtry wszelkie (ssące, azbestowe, do kurzu itd.),
43. Folusze we włókiennictwie,
44. Froterki elektryczne,
45. Grzejniki elektryczne i piecyki, przenośne,
46. Kadzie z rurami i mieszadłami mechanicznymi do rozpuszczania garbnika,
47. Kołowrotki linowe i łańcuchowe elektryczne, powietrzne i ręczne pod ziemią,
48. Kopiarki filmów,
49. Korkownice,
50. Kotły krackowe w rafineriach nafty,
51. Krystalizatory żelazne i drewniane wyłożone ołowiem,
52. Kufy farbiarskie, kadzie do karbonozowania „Jigiery" we włókiennictwie,
53. Kuźnie polowe,
54. Łamacze węgla i koksu,
55. Maszynki do czyszczenia rur i kotłów,
56. Maszynki do wiązania worków,
57. Maszynki do wyciągania korków,
58. Maszynki do zapalania ładunków wybuchowych w górnictwie,
59. Maszyny do cięcia gazami,
60. Maszyny do czyszczenia białych blach,
61. Maszyny do mycia butelek i mycia antałków,
62. Maszyny do piłowania drzewa przewoźne, z napędem mechanicznym,
63. Maszyny do odlewów natryskowych lub prasowanych,
64. Maszyny do składania: linotypy i monotypy,
65. Maszyny do torkretowania,
66. Maszyny do trzepania dywanów, elektryczne,
67. Maszyny do wywoływania taśmy filmowej z przynależnymi częściami i instalacją,
68. Maszyny odlewnicze pneumatyczne i elektryczne: do formowania, wytrząsania, przesiewania itd.,

69. Maszyny podsadzkowe w kopalnictwie,
70. Maszyny specjalne do lutowania,
71. Młynki do mielenia ołowiu,
72. Młyny do mielenia soli,
73. Młyny do pirytów w przemyśle papierniczym,
74. Młyny kulowe do przemiału soli lub innych materiałów żrących,
75. Młyny odśrodkowe,
76. Montejuse do kwasów,
77. Motocykle,
78. Nitownice pneumatyczne, elektryczne i mechaniczne,
79. Obrabiarki precyzyjne do metali,
80. Odkurzacze elektryczne,
81. Opory elektryczne,
82. Opryskiwacze,
83. Piaskownice,
84. Piece do topienia i rafinerii ołowiu i metali,
85. Piece do wypalania tarcz szlifierskich przy białym żarze,
86. Piece elektryczne laboratoryjne,
87. Piece o temperaturze powyżej 1200°,
88. Piece przenośne,
89. Piecyki do ogrzewania wagonów do piwa,
90. Płuczniki benzolu i naftalenu,
91. Pneumatyczne młotki, nitownice, wiertarki itd.,
92. Podgrzewacze elektryczne nitów,
93. Podnośniki do naftalenu i siarczanu amonu do pirytów,
94. Pompy do kwasów, ługów i cieczy żrących,
95. Pompy do płynów gorących.
96. Pompy do szlaki (piaskowe) do odpopielania urządzeń kotłowych,
97. Pompy kopalniane, szybowe,
98. Pompy przenośne i przewoźne,
99. Pompy studzienne, odśrodkowe,
100. Pompy ściekowe i do wykopów, do szlamu i mułu.
101. Przegrzewacze gazów,
102. Przesiewacze i sita mechaniczne,
103. Przewijaczki filmów z przynależnymi częściami i instalacją,
104. Przyczepki do samochodów ciężarowych,
105. Reflektory świetlne do atelier z przynależnymi częściami,
106. Retorty żelazne, żeliwne w przemyśle chemicznym,
107. Rowery osobowe i towarowe,
108. Rozlewaczki butelkowe,
109. Ruszty i sita sortownicze żelazne i metalowe,
110. Samochody ciężarowe,
111. Samochody osobowe,
112. Sikawki strażackie motorowe, przenośne,
113. Silniki elektryczne pracujące w działach o zawartości w powietrzu wilgoci, kwasów żrących lub pyłów,
114. Silniki pneumatyczne do rynien w kopalnictwie,
115. Silniki spalinowe szybkobieżne (powyżej 600 obrotów na minutę) do 10 KM i przenośne,
116. Sprężarki powietrza przewoźne i ręczne,
117. Stoły dźwiękowe montażowe z przynależnymi częściami i instalacją (do montowania filmów dźwiękowych),
118. Stoły montażowe do montowania filmów (niemych) z przynależnymi częściami i instalacją,
119. Stoły trickowe do zdjęć filmowych rysowanych, napisów i tricków filmowych z przynależnymi częściami i instalacją,
120. Traktory,
121. Urządzenia akustyczne w kinematografice,
122. Urządzenia do badania wytrzymałości brykietów,
123. Urządzenia do badania wytrzymałości opon samochodowych,
124. Wagi stołowe i dziesiętne z odważnikami,
125. Wentylatory gazowe i pracujące powietrzem z zawartością par kwasów lub pyłów żrących,
126. Wiertarki elektryczne szybkoobrotowe,
127. Windy ratunkowe w górnictwie,
128. Wirówki do kwasów i ługów,
129. Wózki akumulatorowe,
130. Wózki silnikowe,
131. Wrębówki elektryczne i powietrzne,
132. Wytwornice acetylenowe i wodorowe, przewoźne,
133. Wywroty obrotowe w kopalnictwie i hutnictwie,
134. Zamykarki puszek blaszanych.

B. Narzędzia, przyrządy, przybory, instrumenty, części maszyn.

1. Armatura elektryczna oświetleniowa i energetyczna: gniazda wtykowe, kontakty, wyłączniki i przełączniki,
2. Armatura wszelka do kotłów, palenisk, przewodów rurowych,
3. Formy do wyrobu czekolady i do marmeladek,

3a. Gaśnice,

4. Imadła,
5. Instrumenty i przyrządy pomiarowe: szablony, toromierze, głębokomierze, kreślarki, termometry, liczniki: urządzeń wodnych, parowych, gazowych i elektrycznych itd., cyrkle, libelle, śruby, mikrometry, calówki, kompasy, kątowniki, pirometry, ciągomierze, pulsometry, czujniki, domiary stołowe, gwintomierze, kątomierze, precezyjne i uniwersalne, miary zwijane elastyczne, sprawdziany, szublery, tachometry, aerometry, cukromierze, hydrometry itp.,
6. Lampy i latarki ręczne, również i górnicze: karbidowe, elektryczne, pneumoelektryczne, gazowe, benzynowe, spirytusowe i naftowe,
7. Lampy i latarnie sygnałowe,

8. Modele drewniane, z żelaza i innych metali,
9. Narzędzia maszynowe jako to: frezy, gwintowniki, narzynki i oprawki do nich, noże do tokarek, matryce, stemple i sztance, piły taśmowe i tarczowe, przecinaki, przebijaki, rozwiertaki itp.,
10. Narzędzia ręczne jako to: noże zwykłe i talerzowe, siekiery, ośniki, dłuta, strugi, piły, świdry, młoty i młotki metalowe i kauczukowe, kielnie, pilniki, gwintowniki, żłobiarki, kleszcze, narzynki i oprawki do nich, obcinarki do rur, dziurniki, nożyce, wygładniki, łomy, haki, obcęgi wszelkie, piły do drzewa, pazury do wyciągania gwoździ, grace do wapna, alfabety, cykliny stolarskie, heble, kleszcze kowalskie, klucze francuskie, szwedzkie itp.. kolby i lampy do lutowania, przecinaki, przebijaki, rozwiertaki, stemple, szpachle malarskie, ściągacze, śrubokręty, wiertła, wybijaki do nitów, żabki, numeratory, skrobaki, rębacze, plombownice itd.,
11. Narzędzia i przybory odlewnicze: łyżki, tygle, łopatki i łopaty formierskie, widły formierskie, formy, narzędzia do obsługi pieców, haki, skrobaki, zgrzebła, przebijaki, kielnie, czerpaki lejnicze, wlewnice, przechylniki wlewnic, kokile, skrzynie i ramy formierskie, płyty odlewnicze itp.,
12. Narzędzia do prac ziemnych i brukarskich: łopaty, szufle, rydle, szpadle, widły, grabie, ubijaki, kilofy, oskardy, grabie do betonu, ubijaczki itp.,
13. Narzędzia wiertnicze: świdry, koronki, dłuta, flaszki do obciążników, klucze żerdziowe i fajkowe do rur pompowych, kluki, korony instrumentacyjne, kozy do rur, nożyce wiertnicze, odciski, pasterki, pętaczki do rur pompowych, rozszerzacze, świdry wiertnicze do wierceń systemów: kanadyjskiego, pensylwańskiego, rotary — werble, widełki liściaste, łyżki do czerpania mułu z otworów wiertniczych itp.,
14. Narzędzia używane przy grzaniu asfaltu,
15. Narzędzia rymarskie, futrzarskie i stosowane w garbarstwie,
16. Numeratory do maszyn biletowych i inne mechaniczne,
17. Odwadniacze do rur dla powietrza sprężynowego,
18. Okulary do aparatów Covpera,
19. Palniki gazowe przy kotłach parowych i destylacyjnych do pieców hutniczych,
20. Pistolety do lakierowania natryskowego,
21. Pompki blaszane do olejów,
22. Przybory drukarskie: klisze, końcówki, kliny wyzwalające do kaszt, odlewy drukarskie, linie, czcionki drukarskie, metalowe i drewniane, wszelkich rodzajów, linie mosiężne, ornamenty mosiężne i z metalu czcionkowego, matryce do maszyn do składania (do linotypów itp.), koryta metalowe (rotograwiura), kuwety porcelanowe, metalowe, krzemiankowe dla chemigrafii, rakle do maszyn drukarskich, szablony do drukarń itp.,
23. Przybory laboratoryjne metalowe,
24. Przybory tkackie: karty papierowe do krosien, karty do żakardów, cewki: papierowe, drewniane, metalowe, czółenka tkackie, gary do przędzy fibrowe i blaszane,
25. Przyrządy dla ochrony przeciwgazowej,
26. Przyrządy do pakowania (do ściągania bednarki),
27. Przyrządy ratownicze dla straży pożarnych: hydranty, drabiny, bosaki, topory itp.,
28. Przyrządy wszelkiego rodzaju osłony i zabezpieczenia wprowadzone w celu zapewnienia bezpieczeństwa przy pracy,
29. Rozpylacze (pulweryzatory) dla kwasów, ołowiane i inne,
30. Sita włosiane i metalowe zwyczajne,
31. Słupołazy,
32. Sprzęt do lutowania,
33. Szczotki metalowe,
34. Uchwyty do tokarek, wiertarek itp.,
35. Walce do wyrobu cukierków,
36. Zegary sprężynowe w halach fabrycznych.

C. Urządzenia.

1. Balony do wody sodowej,
2. Bańki na oliwę,
3. Beczki transportowe, żelazne i blaszane,
4. Beczki z mieszadłem blaszane,
5. Bębny z kablem gumowym do reflektorów,
6. Czerpaki żelazne, emaliowane, z blachy cynkowej i aluminiowej,
7. Drabiny szybowe,
8. Drezyny do transportu drzewa i materiałów,
9. Garnki do odwęglania,
10. Garnki emaliowane,
11. Głośniki,
12. Instalacje akumulatorowe,
13. Instalacje ogrzewcze w wagonach do przewozu piasku,
14. Kable do lamp ręcznych i maszyn spawalniczych,
15. Kable przełącznikowe dla kompresorów,
16. Kadzie dla surówki płynnej i płynnej stali,
17. Kierowniki szybowe i linowe, drewniane,
18. Kominki odciągające przy młynkach soli,
19. Odbiorniki przy urządzeniach do odbioru gazu,
20. Konewki,
21. Kontrola cieplna kotłowni,
22. Kontrola świetlna fabrykacji,
23. Koryta wsadowe do stalowni,

24. Kosze do węgla i smoły,
25. Kosze do blach do trawienia,
26. Kosze i piece paleniskowe używane w w budownictwie,
27. Kosze żelazne do balonów szklanych,
28. Kotły: do gotowania i grzania smoły i asfaltu (podgrzewacze), do malakserów, pieców do ocynkowania i ocynowania, kociołki do topienia kopalin, żelazne do gotowania bezpośrednio na ogniu,
29. Kubły ocynkowane i emaliowane,
30. Lodówki,
31. Lutnie blaszane i inne,
32. Materiały pisemne: numeratory i datowniki, cyrkle, dziurkacze, wagi redukcyjne do papieru,
33. Metal czcionkowy przy wszystkich typach maszyn do składania,
34. Miski emaliowane, używane w przemyśle spożywczym,
35. Misy blaszane używane w piekarniach,
36. Misy wież i komór ołowianych,
37. Naczynia do transportu płynnego powietrza,
38. Naczynia na karbid,
39. Naczynia transportowe dla materiałów wybuchowych wewnątrz fabryk (konwie, wiadra),
40. Naczynia z blachy stalowej, pokrytej ołowiem, ocynkowanej, z metali kwasoodpornych itp.,
41. Obciągaczki do wód gazowych,
42. Obciągaczki piwne,
43. Obręcze przeznaczone do ręcznej konfekcji opon,
44. Ogniska kowalskie,
45. Okapy drewniane, żelazne i z blachy ocynkowanej,
46. Okładziny komór ołowianych,
47. Oliwiarki,
48. Paleniska kotłowe,
49. Pasy stalowe do transportu cukru,
50. Płyty żelazne dla stołów rozdzielczych węgla i smoły,
51. Płyty żeliwne dla podłogi do wozu gaśnicowego w koksowniach i przed piecami,
52. Pokrycia do stołów laboratoryjnych: ołów, cyna,
53. Polewaczki blaszane,
54. Przewody rurowe i rurociągi do ługów, kwasów i płynów żrących,
55. Pudła do wózków koksowych,
56. Rdzenie aluminiowe i żelazne do dętek samochodowych i rowerowych,
57. Rozdzielniki gazu w amoniakalni,
58. Rury do zraszania wodą robót górniczych i podsadzkowe,
59. Rynny do ługów, kwasów i płynów żrących,
60. Sita wodne, nurniki,
61. Skrzynie do fabrykacji lodu,
62. Sprzęt kuchenny (naczynia i przyrządy),
63. Stemple żelazne dla obudowy wyrobisk kopalnianych,
64. Stojaki do balotów z kordem,
65. Sygnalizacja szybowa i dołowa elektryczna,
66. Sygnalizacja szybowa ręczna,
67. Szpryce do mycia antałków i butelek,
68. Tablice ostrzegawcze mechaniczne,
69. Tacki emaliowane i aluminiowe,
70. Taczki żelazne,
71. Telefony pod ziemią,
72. Tory lekkie z podkładami używane na budowach,
73. Wagonetki na odpadki chemikalii,
74. Wagoniki drewniane do przewożenia kamienia,
75. Wagoniki wywrotowe,
76. Wanny do niklowania,
77. Wanny do rozpuszczania żelaza,
78. Wanny metalowe i drewniane do płuczek węglowych i rudzianych,
79. Warsztaty przenośne ślusarskie,
80. Wiadra emaliowane i cynkowane,
81. Wózki do koksu,
82. Wózki do suszarni,
83. Wózki elektrycznych kolejek linowych,
84. Wózki na gorące bloki i gorący żużel,
85. Wózki ogniotrwałe do pieców emalierni,
86. Wózki platformowe,
87. Wózki rusztowe dla maszyn Dwigth Lloyd,
88. Wózki wywrotowe,
89. Wywrotki do robót ziemnych,
90. Zawiesia do lin,
91. Zbiorniki i kadzie na kwasy, ługi i ciecze żrące, żelazne i metalowe,
92. Żerdzie wiertnicze z łącznikami,
93. Żyrandole i żarówki.

D. Różne oraz niemetalowe.

1. Aparaty i przyrządy dla ochrony przeciwgazowej,
2. Aparaty i przyrządy oddechowe ratunkowe wszelkich typów,
3. Balie,
4. Balony szklane,
5. Balony i skrzynki do osadzania pyłu cynkowego,
6. Baraki drewniane,
7. Beczki drewniane wszelkie,
8. Bielizna stołowa, pościelowa i kuchenna, restauracyjna i hotelowa,
8a. Bębny kablowe,
9. Budki budowlane.
10. Butelki,
11. Cebry,
11. Chodniki, dywaniki, dywany itp. w restauracjach, hotelach, sklepach,
13. Cholewy skórzane do zgrzeblarek,
14. Czapy dla spawaczy,
15. Dachy papowe,
16. Dachy z blachy falistej nad paleniskami w rafineriach nafty,
17. Drabiny drewniane,

18. Drewniane nadstawki kotłów do gotowania mydła,
19. Drzewo na okłady walców i nożowisk holendrowych,
20. Ekrany z przynależnymi częściami,
21. Fartuchy gumowe,
22. Fartuchy, płaszcze,
23. Fartuchy skórzane dla robotników,
24. Filce wszelkie,
25. Filmy (negatywy, kopie, materiał reklamowy, t. j. fotosy, plakaty, diafolie, ulotki, broszury itp.),
26. Gaza jedwabna młyńska,
27. Hełmy skórzane i z innych odpornych materiałów,
28. Izolacje kotłów, pieców, kadzi i rurociągów,
29. Kadzie do wypłukiwania chmielu,
30. Kadzie i koryta drewniane,
31. Kamienie litograficzne,
32. Kloce do prasowania odzieży,
33. Kosze trzcinowe, wiklinowe i skórzane do wełny, przędzy, węgla itp.,
34. Kotły do topienia i rafinerii ołowiu,
35. Liny i linki: manilla, konopne, bawełniane, skórzane, gumowe, wielbłądzie,
36. Lejki szklane,
37. Listwy drewniane do elektrod,
38. Markizy nad oknami wystawowymi,
39. Maski gazowe i do pyłów,
40. Materiały pisemne: stemple kauczukowe, skoroszyty, teczki, i teki skórzane, walizy wojażerskie,
41. Mieszadła drewniane,
42. Mundury, płaszcze i futra dla służby pojazdowej i dla straży pożarnej,
43. Naczynia drewniane, kamionkowe, fajansowe, porcelanowe, szklane,
44. Nosze do cegły,
45. Odzież ochronna dla robotników,
46. Ogrodzenia z drzewa,
47. Okapy drewniane,
48. Okłady papierowe walców kalandra,
49. Okłady walców gumowe, papierowe, azbestowe itp.,
50. Okulary i maski ochronne warsztatowe dla spawaczy, szlifierzy, giserów itp.,
51. Parniki drewniane do parzenia kloców,
52. Paski skórzane rozdzielcze do zgrzeblarek,
53. Paski ze skóry i z korka prasowanego do obciągania rolek,
54. Pasy napędowe i transportowe: manilla, konopne, bawełniane, wielbłądzie, skórzane, Balata, gumowe,
55. Pędzle,
56. Plandeki,
57. Płótna filtracyjne,
58. Płyty drewniane do przenoszenia surowców i wyrobów,
59. Płyty gumowe do drukarek, satyniarek,
60. Płyty koszykowe i drewniane do aparatów farbiarskich,
61. Podesty drewniane,
62. Podłogi drewniane,
63. Poduszki, podkłady i płótna do prasowania,
64. Pomosty drewniane,
65. Portiery i kurtyny,
66. Postumenty szklane i drewniane na wystawach,
67. Powijaki (lapping) do drukarek,
68. Półki,
69. Preszpany i brandpapy do pras.,
70. Przedmioty azbestowe, gumowe, kauczukowe itp. (płyty, bufory, węże, sznury, taśmy, opony, koła itp., rękawice, buty, ubrania itp.),
71. Przedmioty do ubierania wystaw, firanki i story,
72. Przedmioty pomocy sanitarnej,
73. Przezrocza,
74. Przyrządy dla Stacyj Ratunkowych w górnictwie,
75. Przyrządy drewniane używane jako pomocnicze przy produkcji w postaci stojaków, nawijaczy, prycz, stołków, ram itd., używanych przy łuszczarkach, nożycach, prasach, czyszczarkach, obrzynaczkach, w sortowniach, magazynach itp.,
76. Przyrządy i sprzęt laboratoryjny szklany, porcelanowy i drewniany,
77. Przyrządy ratunkowe,
78. Przystanie ładunkowe z drzewa,
79. Regały do gumy (książki konfekcyjne).
80. Regały do przechowywania wódek i win,
81. Regały do suszenia (drabinki),
82. Rusztowania wszelkiego rodzaju drewniane,
83. Rynny drewniane,
84. Sanie do transportu drzewa,
85. Skórki cielęce do maszyn przędzalniczych,
86. Skóry egalizowane,
87. Skrzynie drewniane transportowe do wind,
88. Skrzynie do lasowania wapna,
89. Skrzynie transportowe drewniane,
90. Skrzynki do flaszek i syfonów,
91. Skrzynki murarskie,
92. Sprzęt stołowy (naczynia fajansowe, porcelanowe, karafki, wazony, popielniczki itp.),
93. Sprzęt sypialniany w hotelach (materace, sienniki, pledy, kołdry itp.),
94. Stoły do magazynowania wódek i win,
95. Stoły i krzesła ogrodowe drewniane,
96. Stoły robocze i laboratoryjne drewniane,
97. Stoły strycharskie,
98. Sukna gumowe do maszyn przędzalniczych,
99. Sukna techniczne, filce, plusze, węże pluszowe,
100. Syfony,
101. Szalówki do betonu,
102. Szkło ochronne dla olejarek, wodowskazów, wzierników itp.,

103. Szpagaty, sznurki i taśmy wrzecionowe do maszyn przędzalniczych,
104. Szyby do postumentów w oknach wystawowych,
105. Szyby szklane do fotomontażu,
106. Szczeliwo azbestowe, gumowe, tekturowe, klingeryt itp.,
107. Szczotki wszelkie: do zamiatania, używane przy prasowaniu, do ubrań itp.,
108. Taczki drewniane,
109. Tkaniny filtracyjne,
110. Torby narzędziowe,
111. Trójkąty i czworonogi szybowe, drewniane,
112. Ubrania ochronne,
113. Ubrania szybowe,
114. Uprząż,
115. Urządzenia ambulatorium,
116. Urządzenia reklamowe (instalacje neonowe i inne reklamy świetlne),
117. Wałki drewniane używane przy kalandrach i stołach konfekcyjnych,
118. Wanny drewniane,
119. Węże włókienne, gumowe i kombinowane dla wody, powietrza i gazów, z armaturą lub bez,
120. Wiadra drewniane,
121. Wieże wiertnicze drewniane wraz z jatą maszynową,
122. Worki filtracyjne,
123. Wózki drewniane,
124. Wózki ręczne do przewożenia skór,
125. Wycieraczki i szczotki,
126. Wyprawa pieców do hartowania,
127. Zbiorniki do kwasów i oleju drewniane.

DYREKTOR DEPARTAMENTU:
(—) Dr J. Lubowicki

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POSIEDZENIE ZARZĄDU MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO.

W dniu 26 kwietnia 1937 roku odbyło się posiedzenie Zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego pod przewodnictwem Prezesa Instytutu Prof. M. Siedleckiego, w obecności delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu Naczelnika Wydziału Rybackiego Dr F. Lubeckiego, Naczelnika Urzędu Rybackiego A. Hryniewickiego, Dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni Dr J. Kulikowskiego, Dyrektora Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni p. Wł. Grabowskiego i innych.

Przedmiotem obrad było m. in. zatwierdzenie bilansu Morskiego Instytutu Rybackiego i Hali i Chłodni Rybnej za okres ostatniego roku budżetowego (od 1 kwietnia 1936 r. do dnia 31 marca 1937 r.), oraz zatwierdzenie budżetów na bieżący rok gospodarczy. Ustalono również termin Walnego Zgromadzenia Rocznego członków Morskiego Instytutu Rybackiego na dzień 24 maja 1937 r. w Gdyni.

SYTUACJA NA RYNKU RYBNYM W GDYNI.

W połowie b. m. notowano w porcie rybackim w Gdyni następujące ceny w złotych, za towar oclony, franco wagon i za połowy własne:

Śledzie solone za dużą beczkę: — **polskie połowy „Mewa“** wszystkie gatunki wysprzedane. **„Mewa“ holenderskie importowane „AT“** tylko mleczaki matis i matfull zł 77,—. **Importowane Jarmuckie:** trójka matis 78 I trade matis i matfull 77, smolmatis brak. Ordinery: smolmatis 72, matis i matfull 70. **Importowane szkockie:** trójka 82, I trade matis 80, matfull 75, crowmedium 75, (przy szkockich wahania cen zależnie od jakości śledzi). **Importowane holenderskie** 67 do 68, **importowane islandzkie** 66, twarde 58, **importowane norweskie** (islandzkie) 64. Schneiderhering 85, SLOO od 41 do 45, VAAR od 57 do 59, SLOO wielkość od 12 do 16 na kg zł 55,—, VAAR wielkość od 12 do 16 na kg zł 50,—.

Inne ryby importowane: szproty za 50 kg świeże szwedzkie od zł 10,— do zł 18,—, śledziki świeże w lodzie szwedzkie za 50 kg zł 15,—. norweskie śledzie zamrożone za 50 kg zl 19,—, dorsze islandzkie zamrożone za 50 kg zł 37,—, dorsze angielskie (Seelachs) za 50 kg zamrożone zł 25,—.

Polskie połowy — płacono rybakom w Gdyni: śledziki świeże za 50 kg zł 13,—, dorsze świeże nieczyszczone za 50 kg zł 8,—, dorsze świeże, czyszczone, ale z głowami za 50 kg zł 12,—, flądry świeże za 50 kg stornia zł 13,—, szole świeże (zimnica) za 50 kg zł 6.—, mielnica świeża za 1 kg zł 3,—, węgorze świeże za 1 kg zł 1,40, certy świeże za 1 kg zł 0,50, sieja świeża za 1 kg zł 2,00, łosoś świeży duży za 1 kg zł 7,—.

Sezon importerów śledzi solonych należy uważać za ukończony. Transporty śledzi nie nadchodzą już (za wyjątkiem drobnych partii), a sprzedaje się ze składów tylko małe ilości. Wobec braku zapotrzebowania na śledzie solone po 20 bm. przestano notować ceny, gdyż nie decydują teraz o możliwości sprzedaży.

Ostateczny bilans minionego sezonu będą mogli zrobić importerzy śledzi tak w Gdyni jak i w Gdańsku, dopiero po wyjściu wszystkich zapasów (co nastąpi dopiero z chwilą rozpoczęcia się nowego sezonu szkockiego i jarmuckiego). Bo zawsze część towaru na składzie pozostała z minionego sezonu traci na wartości z powodu normalnego psucia się, a reszta dobrych śledzi będzie sprzedawaną w zależności od cen na nowe śledzie.

Mimo martwego sezonu importerzy interesują się przyszłym sezonem szkockim. I tak

donoszą z Anglii rozpoczęcie solenia śledzi rozpocznie się w Stornowey (Wyspy Szetlandzkie) w połowie maja rb., a w Szkocji nieco później, gdyż 8 czerwca rb.

POWSTANIE NOWEJ FIRMY HANDLU RYBĄ MORSKĄ.

Rozpoczęła w Gdyni działalność nowa firma handlu rybą morską „HAMORYB" — (10 Lutego nr 21, nr telefonu 3293), założycielami jej są pp: Bartosiak Edward, Ortwein Kazimierz, Łukianow Ilia i Modrzewski Fr. Firma zajmuje się obecnie skupem dorszy, oddając je do zamrożenia. Jak wiadomo w okresie sezonu zimowego firma „Hamoryb" wystąpiła z projektem centralnej sprzedaży szprotów wędzonych z całego Wybrzeża, co jednak w minionym sezonie nie dało się uskutecznić.

IMPORT SZPROTÓW ŚWIEŻYCH ZE SZWECJI.

W drugiej połowie miesiąca trwał dalszy przywóz ze Szwecji szprotów świeżych w łodzie dla wędzarń gdyńskich i warszawskich.

Jest rzeczą ciekawą, że szproty zakupują przeważnie firmy importowe śledzi (np. J. Dankier), albo firmy handlu hurtowego rybą (np. Firma Hamoryb) i odsprzedają je wędzarniom. Kutry przywożą ładunki zbiorowe dla kilku wędzarń i tym tłumaczyć należy gotowość korzystania z usług importerów-pośredników finansujących import szprotów. — Nieliczne tylko wędzarnie zakupują bezpośrednio szproty.

WZROST SPOŻYCIA RYB MORSKICH W NIEMCZECH.

Według informacji Statistisches Reichsamt, umieszczonych w „Wirtschaft und Statistik" wynosiło spożycie ryb morskich w Niemczech w roku ubiegłym 794,400 t. tj. na głowę ludności 11,8 kg, czyli o 2 kg więcej niż w 1935 roku. Z konsumcji zeszłorocznej pokryło morskie rybołówstwo niemieckie 72% (w roku 1935 — 69%.) Ogólne spożycie świeżych śledzi wynosiło w roku ubiegłym 271.200 t., śledzi solonych — 162,100 t. Tym samym przypadały na głowę ludności 4 kg śledzi świeżych i 2,4 kg śledzi solonych.

Z ŻYCIA I WĘDRÓWEK WĘGORZY.

Jeszcze nie tak dawno temu życie węgorzy, tak częstych w naszych wodach śródlądowych, było otoczone tajemnicą. Dziś wiemy, że nasz węgorz rzeczny wędruje, by odbyć tarło, aż do Zatoki Meksykańskiej. — Tam, znajdują się miejsca tarła węgorzy europejskich. I tam w morzu Sargassa wykluwają się niezliczone rzesze drobniutkich węgorzy, które ciągną potem poprzez Atlantyk ku ujściom rzek Europy północnej. Najciekawsze w tym jest, że larwy z jajek europejskich węgorzy wędrują do Europy, podczas gdy larwy z jajek węgorzy amerykańskich stale wędrują ku Nowej Fundlandii. 3 lata trwa wędrówka węgorzy z Morza Sargassa do kontynentu europejskiego. Tu larwy przybierają postać małych węgorzy i na wiosnę zbliżają się do zachodnich wybrzeży Anglii. Np. przy ujściu rzeki Severn pojawiają się miliardy tych drobnych żyjątek, łowionych masami przez rybaków angielskich i sprzedawanych tam jako „elvers" na funty, jako delikates wiosenny. Na wybrzeżu Anglii istnieją także obce stacje łowienia młodych węgorzy. Zadaniem tych stacyj jest dostarczanie żywego narybku węgorzy dla kraju, gdzie w kwietniu wypuszcza się je do wody w ujściu rzek. Na 2,5 kg przypada 10,000 sztuk tych węgorzątek, co daje pewne pojęcie o ich nikłych rozmiarach. Transport narybku odbywa się nie w wodzie, lecz w skrzyniach drewnianych, wyłożonych wilgotną watą, na którą spadają kropelki lodowatej wody.

PRZETARGI

PRZETARGI NIEOGRANICZONE DYREKCJI OKRĘGOWEJ, P. K. P. POZNAŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) siatek drucianych, tkanych i plecionych;
2) drutu mosiężnego, miękkiego do spawania;
3) części zapasowych z mosiądzu, niklu i spiżu;
4) poduszek maźniczych;
i 5) czyściwa.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach: 1) 4 maja 1937 r. 2) 4 maja 1937 r. 3) 11 maja 1937 r. 4) 21 maja 1937 r. i 5) 21 maja 1937 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim nr 74 z dnia 1 kwietnia 1937 r.

Działalność aukcyj owocowych w Gdyni w ostatnim sezonie importu

Udział akcyj owocowych w ogólnej obsłudze rynku polskiego w owoce południowe świeże w sezonie bieżącym (od 1 X 36 — 31 III 37) około 33% w pomarańczach, mandarynkach i grapefruitach, a około 17% w cytrynach. W sezonie 1935/36 udział aukcyj w pierwszej grupie owoców wynosił około 25%. Z przytoczonych danych wynika, że udział firm aukcyjnych w imporcie najwięcej konsumowanych owoców południowych, jakimi są pomarańcze i mandarynki wzrósł w sezonie 1936/37 w stosunku do sezonu 1935/36 o około 8%. Cyfrowo sprzedaż owoców południowych świeżych, dokonana przez przedsiębiorstwa aukcyjne przedstawia się w okresie od 1 X 1936 do 31 III 1937 następująco:

nazwa owoców	ogólny import w danym okresie oblicza się na	sprzedaż przez przedsiębiorstwa aukcyjne	zestawienie importu wg statystyki handl. zagr. za czas od 1 X 36 — 28 II 37
1) pomarańcze, mandarynki, grapefruity	ok. 15.500 ton*)	ok. 5.000 ton	*) 12.197,7 t.
2) cytryny	ok. 5.600 ton**)	ok. 940 ton	**) 4.750,7 t.

Poza tym na przetargach gdyńskich sprzedawane były jeszcze inne owoce np. jabłka kalifornijskie i owoce suszone.

Aktywność poszczególnych przedsiębiorstw aukcyjnych była różna. Największą działalność wykazała firma „Aukcje Owocowe" Sp. z o. o. Udział jej w ogólnej sprzedaży towarów przez aukcje wynosi w sprzedaży cytryn około 66%, a sprzedaży pomarańcz, mandarynek i grapefruitów około 75%.

Nie tylko udział auckyj w ogólnym imporcie powyższych gatunków owoców do Polski się zwiększył, ale również zainteresowanie aukcjami ze strony kupców krajowych i dostawców towarów znacznie wzrosło w stosunku do poprzednich okresów. Udział kupców w przetargach wynosił w bieżącym sezonie przeciętnie na przetargach, urządzanych przez firmę:

1) Aukcje Owocowe, Sp. z o. o .39 kupców,

2) Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o., 18 kupców.

Dużo kupców, którzy jeszcze w roku ub. sami zajmowali się importem pomarańcz i cytryn, w roku bieżącym korzystało już tylko z usług aukcyj owocowych.

Ze wzrostem działalności aukcyj owocowych również ceny odnośnych owoców utrzymują się na znacznie niższym poziomie, niż w poprzednich latach, np. ceny na pomarańcze palestyńskie wynosiły w pierwszym kwartale 1935 r. 1,20—1,25 zł za kg, w pierwszym kwartale 1936 r. 0,93—1,20 zł za kg, w bieżącym sezonie zaś zł 0,84—1,20 za kg, na pomarańcze hiszpańskie — w pierwszym kw. 1936 r. zł 0,85—1,18 za kg, w bieżącym sezonie zł 0.65 do 1,15 za kg.

Poza tym w ostatnim sezonie dał się zauważyć na przetargach wzrost transakcyj komisowych, co jest w handlu owocami zjawiskiem dodatnim, gdyż tego rodzaju forma handlu zmniejsza straty importerów.

Musimy jednak zaznaczyć, że w obecnie istniejących warunkach importowych nie wszystkie firmy importowe mogą sprostać swoim zadaniom, co wykazał najlepiej obecny sezon importowy. Z doświadczenia tego wynika, że tylko te aukcje oraz indywidualne firmy importowe mają rację bytu, które posiadają dobrą organizację handlową oraz dysponują odpowiednim kapitałem obrotowym.

SKŁADANIE WNIOSKÓW O URUCHOMIENIE KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Wnioski o uruchomienie kontyngentu przywozowego w transakcjach wiązanych należy składać do Związku Izb P. H. w Warszawie, ul. Wiejska 10. Uruchamiane są jedynie kontyngenty przywozowe na podstawie promes, wydanych przez ten Związek. Do wniosku należy dołączyć fakturę oryginalną, bądź fakturę pro forma, względnie for-fakturę, podpisaną przez zagranicznego dostawcę towaru.

ZWROT NADMIERNIE POBRANYCH NALEŻNOŚCI CELNYCH.

Importerzy towarów kolonialnych i owoców południowych, mający bardzo często nieporozumienia z urzędami celnymi co do zniżek konwencyjnych, zaznajomić powinni się z zarządzeniem Ministerstwa Skarbu (okólnik z dn. 14 IV br. Nr D. IV 8289/3/37), regulującym kwestię zwrotu nadmiernie pobranych opłat celnych. Mianowicie z powodu niezastosowania cła konwencyjnego (np. wskutek tego, że postanowienia konwencyjne nie były jeszcze urzędom celnym znane) zwrot nadmiernie pobranych należności celnych może nastąpić tylko wówczas, gdy podczas odprawy celnej danego artykułu zostały dochowane przy odprawie wszystkie warunki wymagane przy stosowaniu ceł konwencyjnych.

NOWA INSTRUKCJA W SPRAWIE REGULOWANIA NALEŻNOŚCI ZA TOWARY IMPORTOWANE.

Dnia 16 kwietnia br. został wydany przez Komisję Dewizową nowy okólnik nr 16 w sprawie regulowania należności za towary importowane do Polski. Bliższe dane w tej sprawie podajemy w dziale „wiadomości celne, eksportowe i importowe". Zaznaczamy, że dawniejsza instrukcja w powyższej kwestii przestała z dn. 16. bm. obowiązywać.

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (28 IV 1938 R.)

Sytuacja w handlu towarami kolonialnymi znacznie się pogorszyła w stosunku do poprzedniego okresu, który i tak był już bardzo niepomyślny. W handlu hurtowym panuje prawie zupełny zastój. Stan ten wywołany został, zdaniem importerów, informacjami prasy, o nastąpić mającej obniżce cła i innych opłat importowych na niektóre towary kolonialne. Spowodowało to wstrzymanie się kupców krajowych od zakupu towarów zagranicznych. Pewien wpływ na wstrzymanie zakupów ze strony kupców krajowych ma również kwestia regulacji i kontroli cen, podjęta przez władze administracyjne.

Największe krzywdy wyrządziły importerom informacje prasowe o obniżce cła i kosztów importowych na artykuły zagraniczne. Niektóre firmy importowe, osiadłe wewnątrz kraju oraz pewne firmy gdańskie, posiadające duże zapasy względnie zawarte kontrakty na dostawy, chcąc się uchronić od ewentualnie większych strat, zaczęły rzucać towar na rynek poniżej kosztów własnych.

Kawa surowa

Na rynkach zagranicznych tendencja utrzymana. Pomimo zniszczenia (spalenia) w Brazylii około dwa miliony worków kawy około 120 milionów kg), ceny lekko zniżkowały w stosunku do okresów najwyższych notowań. Utrzymywanie cen przez Brazylię na wysokim poziomie, które nie stoją w żadnym stosunku do jakości i ceny kaw niebieskich, przyczyniło się tylko do wzmożenia spożycia kaw szlachetnych.

Na rynku krajowym zupełna dezorientacja w związku z zapowiedzianą redukcją kosztów importowych. Rio 7 sprzedaje się obecnie już po 4—4,10 zł za 1 kg, podczas gdy w poprzednim okresie sprawozdawczym cena na ten artykuł wahała się jeszcze w granicach 4,15—4,20 zł za kg, Santos extra Prime — 4,75 — 4,80 zł za kg, w poprzednim okresie — 4,90 — 5,10 zł za kg. Ceny na kawy niebieskie wahają się: Guatemala — 5,40—5,50 zł za kg, Maragogype — 5,50—5,60 zł za kg.

Herbata

Na rynkach zagranicznych tendencja mocna, a to w związku z uchwaleniem budżetu w Anglii, który pomimo przewidywań nie przyniósł zapowiedzianej niespodzianki o wprowadzeniu zniżki cła na ten artykuł w tym kraju. Jak wiadomo Anglia jest regulatorem cen na herbatę, a to w związku z dużą konsumpcją tego artykułu przez Anglików. Ceny światowe na ten artykuł, szczególnie ceny sprzedaży zależne są w dużej mierze od polityki, jaką w tym dziale prowadzi rząd i domy handlowe angielskie.

Przed uchwaleniem budżetu w Anglii herbata miała przez pewien czas wyraźnie tendencję zniżkową, co zmieniło się raptownie z chwilą uchwalenia budżetu.

Na rynku krajowym nastąpiło pogorszenie się sytuacji. Wpłynęła na to kontrola cen oraz zapowiedź o nastąpić mającej obniżce kosztów importowych. Wobec takich informacyj oraz kontroli cen odbiorcy wstrzymali się od zakupu herbaty, tak, że w tym artykule importerzy nie robią prawie żadnych transakcyj. Ceny wahają się: Sumatra 13,20 — 13,50 zł za kg, Ceylon zwykły 13,10 — 13,20 zł za kg, Ceylon średni 14 — 14,50 zł za kg (ceny rozumie się za towar oclony loco magazyn portowy). Na herbaty indyjskie nie ma w ogóle zbytu.

Korzenie

Za granicą tendencja mocna. Na rynku krajowym zupełna dezorientacja. Pociągnęło to za sobą zniżkę cen. Pieprz czarny sprzedawany jest poniżej kosztów własnych, które wynoszą około 4,70 zł za kg. Cynamon sprzedawany jest — loco magazyn w porcie (towar oclony) już po zł 7,— za kg, a piment po zł 7,30 do 7,40 za kg.

Owoce suszone

Tendencja na śliwki amerykańskie na rynkach zakupu trochę słabsza. Ceny nieco zniżkowały.

Importerzy sprzedają obecnie śliwki kalifornijskie gat. wielk. 40/50 w skrzynkach po 1,38 — 1,40 zł za kg, gat. 30/40 — po 1,46 —

1,48 zł za kg. Towar workowy jest o 10 gr tańszy od skrzynkowego.

Ceny na śliwki jugosłowiańskie wahają się od 0,90 — 1,— zł za kg, zależnie od wielkości śliwek.

Na inne owoce nie ma prawie żadnego zbytu.

Ziarno i masło kakaowe

Na ziarno kakaowe tendencja zniżkowa. Ceny zakupu spadły w stosunku do poprzedniego okresu o 1—1,6 sh. na worku. Towar oclony sprzedaje się obecnie np. ziarno Accra po 2,25 — 3,00 zł za 100 kg.

W związku ze spadkiem cen ziarna nastąpiła automatycznie zniżka cen na masło kakaowe, utrzymana w proporcji do zniżki cen ziarna.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKICH PRZETARGACH OWOCOWYCH.

W czasie od 12 do 28 kwietnia br. odbyły się cztery przetargi owocowe, urządzone przez firmę Aukcje Owocowe, Sp. z o. o. w Gdyni. Firma ta wystawiła w tym czasie do przetargu ogółem 11.831 skrzyń oraz ok. 140 tys. kg pomarańcz palestyńskich, 4500 skrz. pomarańcz hiszpańskich, 1.077 skrz. wzgl. klatek pomarańcz włoskich, 1150 skrz. grapefruitów palestyńskich, 2872 skrzyń cytryn włoskich i 115 skrzynek sułtanek greckich.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Na przetargu w dniu 12 bm. wystawiono:

1) 3304 skrz. oraz 10.000 kg (luzem) pomarańcz palestyńskich, które sprzedano w całości i to: towar skrz. po cenie 0,85—1,00 zł za 1 kg netto, a pomarańcze luźne po cenie 0,85—0,87 zł za kg,

2) 760 skrz. cytryn włoskich, które sprzedano w całości po cenie zł 33—35 za skrzynkę,

3) 200 skrzyń grapefruitów palest., które z powodu braku nabywców wycofano,

4) 115 skrz. sułtanek greckich — sprzedano wszystkie po zł 1,97 za kg.

Na aukcji w dniu 16 bm. wystawione zostały: 3.000 skrz. pomarańcz palestyńskich — wszystko wycofano z powodu braku nabywców, 200 skrz. grapefruitów, z których sprzedano 50 skrz. po cenie 27 zł za skrz., 599 skrz. cytryn włoskich — wycofano wszystkie, 813 skrz. pomarańcz włoskich, z czego sprzedano 118 skrz. po cenie zł 21,— za skrz.

Na aukcji w dniu 21 bm. wystawiono 2427 skrzyń oraz 70.000 kg (luzem) pomarańcz palestyńskich, 300 skrz. grapefruitów palest., 264 kl. pomarańcz włoskich i 540 skrz. cytryn włoskich. Sprzedano: pomarańcze palestyńskie wszystkie — towar skrz. po zł 0,90—0,98 za kg, towar luźny po zł 0,72—0,85 za kg, grapefruity wszystkie po zł 22,5—25,— za skrz., pomarańcze włoskie sprzedano w całości po 15,— zł za kl., cytryny sprzedano wszystkie po zł 30,00 — 35,— za skrz.

W dniu 26 kwietnia br. wystawione zostało: 4500 skrz. pomarańcz hiszpańskich, które sprzedano po cenie zł 1,05—1,09 za kg netto, 900 skrz. cytryn włoskich, z których sprzedano 780 skrz. po cenie zł 20,00—31,00 za skrz. (towar częściowo napsuty — ceny zależne były od stopnia napsucia towaru), 450 skrz. grapefruitów pal., które sprzedano w całości po cenie zł 22,50—27,00 za skrz.

W dniu 28 kwietnia br. wystawiono 3.000 skrzyń pomarańcz Pardess, które sprzedano fob porty palestyńskie po cenie sh 5—5,6 za skrz., 60.000 kg pomarańcz palest. luzem, które sprzedano po cenie zł 0,67 do 0,72 za kg netto, 73 skrz. cytryn włoskich, które wycofano w całości.

BUDOWA GMACHU GIEŁDY OWOCOWEJ W ANTWERPII.

Aukcje owocowe w Antwerpii odbywały się dotychczas w warunkach bardzo niedogodnych w szopie. Toteż importerzy owoców, utworzywszy spółkę akcyjną z kapitałem 1.800 tys. fr. belg. zdecydowali się na budowę własnego gmachu pod nazwą „Giełdy Owocowej". Zajmuje ona 900 m^2 powierzchni i zawiera dużą salę amfiteatralną do aukcyj, salę z próbkami, salę dla importerów, kabiny telefoniczne i restauracje. Giełda będzie wykończona w jesieni rb.

TREŚĆ:

SPROSTOWANIE.

Na skutek wadliwego układu treści notatki w Nr 8 na str. 12, dotyczącej posiedzenia Zarządu Głównego Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, notatka ta została zniekształcona.

Ustęp rozpoczynający się słowami: „Ponadto Zarząd Główny..." powinien być umieszczony w końcu notatki po ustępie kończącym się słowami „z p. Wicepremierem inż. Kwiatkowskim".

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 15 maja 1937 r. | NR 9

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Zagadnienie Gdyni, jako portu zasadniczego

Przed przystąpieniem do omówienia zagadnienia Gdyni jako portu zasadniczego, koniecznym jest bliższe wyjaśnienie samej istoty tego zagadnienia, oraz związanego z nim ściśle pojęcia Konferencyj Żeglugowych.

Pojęcie portu zasadniczego jest pojęciem stawki frachtowej. Jest ono stosowane w Konferencjach linii regularnych, utrzymujących komunikację transoceaniczną, ściślej mówiąc w transporcie morskim między Europą Północną a portami zaoceanicznymi.

Pojęcie to oznacza stosowanie jednolitego, najniższego, poziomu stawek frachtowych ze szeregu ważniejszych portów do jednego transoceanicznego, czyli do jednego portu przeznaczenia. Pojęcie base portu odnosi się tylko do danej konferencji, inaczej mówiąc do danego odcinka żeglugowego. Dla jednej konferencji, jeden port może być portem zasadniczym, podczas gdy przez drugą konferencję port ten nie jest uznany. Jedna konferencja nie ma w tym względzie wpływu na drugą.

W odniesieniu do portu zasadniczego oprócz terminu „base port", używane są określenia „terminal port" i „main port". Wszystkie te terminy równają się pojęciu portu głównego, zasadniczego.

W odróżnieniu od portów zasadniczych istnieją porty drugorzędne, z drugiej strefy (range ports, preterminal ports), dla których stosuje się do tych samych portów przeznaczenia stawki wyższe. Stawki dla tych portów oblicza się przez dorzucenie określonego dodatku do stawki zasadniczej, obowiązującej do portu zasadniczego:

(Np. przed uznaniem Gdyni za base port przez Konferencję Dalekowschodnią obliczano stawkę frachtową dla Gdyni następująco: Fracht z portów zasadniczych np. z Hamburga zwiększony o sh 6/— za tonę przy towarach ciężkich. Porty położone na północ od Gdyni są uznawane za porty strefy drugiej i dodatek ten wynosi sh 10/—).

Dodatek strefowy (range addition, preterminal addition), jest dodatkiem frachtowym, przeznaczonym na pokrycie kosztów dowozu towaru z portu strefowego do portu zasadniczego. Dowóz ten odbywa się na podstawie kontraktu linii dalekobieżnej z liniami dowozowymi.

Dodatek strefowy służy więc na:

1) pokrycie kosztów dowozu statkiem dowozowym z portu strefowego do portu zasadniczego, oraz na pokrycie kosztów przeładunku, portowych i agenta w porcie zasadniczym (przeładowczym) — w wypadku, gdy linia bezpośrednia z portu strefowego nie istnieje, lub też

2) pokrycie kosztów dłuższej podróży statku linii regularnej z portu zasadniczego do portu strefowego, w porównaniu do krótszej drogi z portu zasadniczego — o ile bezpośrednia linia istnieje.

Konferencje żeglugowe ustalają ten dodatek, celem ułatwienia kalkulacji eksporterowi, gwarantując tym samym stałą, niezmienną stawkę dowozową. Jest to dużym ułatwieniem dla handlu, ponieważ dodatek strefowy jest normą stałą, uniezależnioną od fluktuacyj frachtu dowozowego i kosztów przeładunku, po-

zwala zatem eksporterowi na racjonalną kalkulację kosztów przewozu.

Dodatek strefowy pokrywa tylko w części koszty dowozu i przeładunku do portu zasadniczego.

W wypadku, gdyby system dodatku strefowego nie istniał, eksporter musiałby załatwić w własnym zakresie oraz pokryć następujące koszty: koszt dowozu z portu strefowego do portu zasadniczego, zaś w porcie zasadniczym: dostawę pod statek oceaniczny ewentualne składowe, koszty przedstawiciela, który winienby czuwać nad składnym przeładunkiem.

Wszystkie te koszty są pokryte przez jedną normę, ujętą w dodatku strefowym.

W żegludze między portami europejskimi pojęcie base portu nie jest stosowane; spotyka się podobne zjawisko sporadycznie np. z Gdyni i Gdańska stosuje się te same frachty. Zresztą nie wymaga tego charakter wymiany towarów, i nie pozwala na to kalkulacja frachtów.

Na podstawę obliczenia stawki frachtowej służą następujące elementy: odległość i koszty podróży oraz przeładunku, objętość towaru, waga towaru, wartość handlowa towaru.

Jasnym jest, że wobec tego nie można stosować tej samej stawki z Gdyni do Londynu, co z Hamburga do Londynu, ponieważ droga jest prawie o 50% dłuższa. Gdynia—Londyn 770 mil, Hamburg—Londyn 420 mil.

Pojęcie to jest zatem stosowane przez linie dalekobieżne, ściśle mówiąc w transporcie morskim między portami zachodnioeuropejskimi, a portami zaoceanicznymi; odległości zaś między ważniejszymi portami europejskimi wynoszą minimalny odsetek trasy transoceanicznej.

Bez linij regularnych pojęcie base portu nie istnieje i jest ściśle związane z samą istotą Konferencyj i nie jest stosowane w żegludze dzikiej czyli trampingu.

Omawiane zagadnienie portów zasadniczych o drugiej strefy łączy się ściśle z istotą Konferencyj Żeglugowych, które są porozumieniami międzynarodowych przedsiębiorstw żeglugowych, utrzymujących regularną komunikację towarową pomiędzy szeregami portów jednego a drugiego kontyngentu.

Istnienie konferencyj jest uwarunkowane stałym o silniejszym natężeniu, ruchem towarów między dwoma kompleksami gospodarczymi: Np. wymiana towarów między portami Europy Zach. i bałtyckimi w strefie Le Havre, Hamburg, Gdynia, a portami Dalekiego Wschodu, począwszy od Malakki Bryt. do Chin, Mandżurii i Japonii jest obsługiwana przez linie zrzeszone w Konferencji Dalekowschodniej (Continental Outward Far East Conference).

Statki linij zrzeszonych w Konferencji Dalekowschodniej mijają w swych podróżach porty Indyj Bryt. Wydawałoby się zatem, że powinny do nich zawijać, lecz jednakże, ze względu na fakt, że celem i uwarunkowaniem powstania Konferencji Dalekowschodniej jest szybki i bezpośredni transport towarów między portami zachodnioeuropejskimi i bałtyckimi a Dalekim Wschodem oraz specyficzny charakter wymiany towarów odrębny od wymiany towarów z Indiami Brytyjskimi, Konferencja Dalekowschodnia okazuje kompletne desinteressement Indiami Bryt., które zdawałoby się są w zasięgu możliwości żeglugowych tej Konferencji.

Konferencje żeglugowe powstaje dla normalizacji warunków przewozu oraz wspólnej obrony interesów żeglugowych. Celem zatem Konferencyj jest ujednostajnienie i uregulowanie transportu morskiego oraz stworzenie jednolitych warunków komunikacji morskiej przy wymianie towarów między określonymi ośrodkami produkcyjnymi i konsumpcyjnymi.

Konferencje żeglugowe możnaby porównać z konwencjami w przemyśle: np. z naszą konwencją węglową. Przy tym charakterystycznym dla Konferencji jest, że starają się one kontrolować całość obrotu towarowego między dwoma ośrodkami gospodarczymi.

Jeśli chodzi o zasadę wewnętrznej organizacji Konferencji, linie regularne w niej zrzeszone zobowiązują się do stosowania jednolitych warunków transportu i stawek frachtowych z szeregu ważniejszych portów (zasadniczych) do danego określonego zaoceanicznego portu przeznaczenia, jak też i w większości wypadków do przewiezienia całego zaoferowanego ładunku.

Ważniejszymi konferencjami, które interesują port gdyński są:

1) Konferencja Północno - Amerykańska (North Atlantic West Bound Freight Conference), która jest porozumieniem linij utrzymujących regularną komunikację z jednej strony między Hamburgiem, Antwerpią, Rotterdamem, Gdynią i portami Bałtyku, a północnymi portami Stanów Zjednoczonych. Granicą południową jest Norfolk.

2) Konferencja Południowych portów Stanów Zjednoczonych (Gulf French North At-Stanów Zjednoczonych do Europy. Przy eksporcie z Gdyni, stosuje się te same notowania frachtowe, co obowiązujące w Konferencji Półn. Amer.

3) Konferencja do Centralnej Ameryki (Association of West Indian Transatlantic Steamship Lines) obejmuje teernowo Centralną Amerykę (Guatemala, Honduras, Honduras Bryt., Salvador, Nikaragua, Costarica, Panama), Północne Wybrzeże Płd. Ameryki (Venezuela, Kolumbia, Guyany) oraz Wielkie i Małe Antyle.

4) Konferencje do Płd. Ameryki (Outward Continental River Plate Freight Conference) obejmuje Brazylię i Argentynę.

5) Konferencja do Zachodniej Afryki i Zatoki Gwinejskiej (The West African Conferen-

ce), zasięg jej od portu Dakar do granic Unii Płn. Afrykańskiej.

6) Konferencja do Płd. Afryki (Portugese East African Port Conference), obejmuje Unię Płd. Afrykańską oraz Mozambique do portu Beira włącznie.

7) Konferencja do Południowo-Wschodniej Afryki (The East African Conference Lines) — obejmuje porty od Somalisu włoskiego po Beira, Mozambique wyłącznie.

8) Konferencja do Colombo (Colombo Continental Conference).

9) Porozumienie Konferencyj do Indyj Brytyjskich (Indian Steam Trade Conference) obejmuje 6 konferencyj, które są podzielone terenowo: 1) Karachi, Bombay, 2) Wybrzeże Katjavar, 3) Bedi Bunder, 4) Wybrzeże Malabar (zach. wybrz. półwyspu indyjsk. na południe od Bombay), 5) Wybrzeże Koromandel, (wschodnie wybrz. półw. indyjsk. od Colombo przez Madras, Calcutta aż po Chittagong, 6) Rangon.

10) Konferencja do Wschodnich Indyj Holenderskich (Principal Outward Java Freight Conference).

1) Konferencja Dalekowschodnia (Continental Outward Far East Conference) jest porozumieniem linij utrzymujących komunikację między portami europejskimi (Le Havre, Antwerpia, Hamburg, Brema, Gdynia/Gdańsk, Kopenhaga, Göteborg, Oslo i główniejsze porty Wielkiej Brytanii) a Malakką Bryt., Siamem, Filipinami, Chinami, Mandżurią i Japonią.

12) Konferencja Australijska.

Dla przykładu podajemy: skład jednej konferencji Dalekowschodniej: Konferencje reprezentują b. poważne interesy żeglugowe, tak np. Konferencja Dalekowschodnia składa się z 20 towarzystw żeglugowych, posiadających łącznie 1.145 statków o ogólnym tonażu 7.530.173 B. R. T. Należy jednak dodać dla wyjaśnienia, że cała ta flota nie obsługuje wyłącznie portów Dalekiego Wschodu, jedynie cyfry te dają zrozumienie znaczenia tej konferencji.

Wszystkie konferencje powyższe są konferencjami wyjściowymi z portów europejskich i prawie wszystkie posiadają odpowiedniki w ruchu powrotnym.

Konferencje wymienione obejmują w większości wypadków porty północnej Europy, począwszy od Antwerpii, czasem i Le Havre do portów Bałtyku włącznie.

Uznanie portu za zasadniczy jest równoznaczne z obniżeniem stawki frachtowej, oznacza więc dla armatora zmniejszenie dochodów oraz zwiększenie kosztów przez bezpośrednie zachodzenie. Szczególnie dotyczy to Gdyni, przy porównaniu kosztów związanych z zachodzeniem do portów zachodnioeuropejskich, a zawinięciem do Gdyni.

Straty te muszą być skompensowane równoczesnym zwiększeniem obrotów i wpływów. Konieczną więc jest odpowiednia podaż towaru drobnicowego w danym porcie i to towaru handlowo czynnego, to zn. przy którym kupiec zanteresowany w eksporcie przez dany port pozostaje właścicielem i dysponującym towarem do portu przeznaczenia. (Sprzedaż c. i. f. port przeznaczenia).

Drugim warunkiem uznania portu za zasadniczy jest istnienie linii bezpośredniej i to przede wszystkim narodowej.

Stanowisko linii bezpośredniej jest jedynie miarodajne w wystąpieniu u swojej konferencji z żądaniem uznania danego portu za zasadniczy.

O ile nie ma bezpośredniej linii, sprawa uznania portu za base port, jest w zasadzie nieaktualna dla konferencji, ponieważ towarzystwa zrzeszone w konferencji są zdania, że towar i tak uzyskają, przy stawce ważnej dla base portu, bez dalszych kosztów dla nich, ponieważ towar musi przyjść na własny koszt do portu zasadniczego.

Gdynia została uznana przez następujące konferencje za port zasadniczy przy ładunkach wyjściowych:

1) Konferencja Płn. Amerykańska.

2) Konferencja Dalekowschodnia.

3) Konferencja do Centralnej Ameryki (częściowo tylko, mianowicie do atlantyckich portów Kolumbii, Cristobal), Colon, Panama, City, Kuba, Limon, Honduras hiszp.)

4) Konferencja do Płdn. Ameryki. Fakt uznania przez tę konferencję ma raczej wartość tereotyczną, ponieważ nie jest ona skonsolidowana, jak poprzednio wymienione konferencje.

5) Konferencja australijska. Tylko przy bezpośrednim zawijaniu do Gdyni.

Następujące Konferencje do interesujących nasz handel kierunków, nie uznały Gdyni za port zasadniczy przy eksporcie:

1) Konferencja do Centralnej Ameryki (do niektórych portów mianowicie: porty Małych Antyli, Jamajki, Trynidadu, Venezueli i Guyany, oraz do portów zachodnich wybrzeży Centralnej i zachodniej Ameryki).

2) Konferencja do Zachodniej Afryki i Zatoki Gwinejskiej.

3) Konferencja do Płd. Afryki.

4) Konferencja do Wschodniej Afryki.

5) Porozumienie konferencyj do Indyj Brytyjskich.

6) Konferencja do Colombo.

7) Konferencja do Wschodnich Indyj Holenderskich.

8) Konferencja Australijska.

Sprawa uznania portu gdyńskiego za zasadniczy przy ładunkach wejściowych została dotychczas pozytywnie rozwiązana przez dwie konferencje, mianowicie przez:

1) Konferencję Płn. Amerykańską.

2) Konferencję z Płd. portów Stanów Zjednoczonych, dla linii przewożących głów-

nie bawełnę ze Stanów Zjednoczonych do portów europejskich.

Następujące konferencje z interesujących nasz port kierunków nie uznały Gdyni za port zasadniczy przy imporcie:

1) Konferencja z Centralnej Ameryki.
2) Konferencja z Płd. Ameryki.
3) Konferencja z Zachodniej Afryki.
4) Konferencja do Płd. Afryki.
5) Porozumienie Konferencyj z Indyj Brytyjskich.
6) Konferencja z Colombo.
7) Konferencja ze Wschodnich Indyj Holenderskich.
8) Konferencja Dalekowschodnia.
9) Konferencja Australijska.

Trudność przeprowadzenia uznania portu gdyńskiego za zasadniczy przy ładunkach importowych, należy tłumaczyć organizacją handlu importowego, słabą aktywnością naszego importu i brakiem tendencji do bezpośrednich zakupów, oraz brakiem bezpośrednich linij.

Brak bezpośrednich linij importowych tłumaczy się faktem, że artykuły kolonialne rozrzucone na bardzo dużym terytorium produkcji, są przewożone przez wiele linij podzielonych na szereg odrębnych konferencyj.

Linie bezpośrednie nie mogą się rozwinąć z powodu braku większej podaży ładunków ze skrystalizowanego pochodzenia. Z drugiej strony towary importowane, za wyjątkiem bawełny i kawy, są w lwiej części kupowane za pośrednictwem domów londyńskich, rotterdamskich lub hamburskich, importer polski traci za tym wpływ na politykę kosztów transportu morskiego i tym samym jest pozbawiony argumentu wywalczenia ich obniżenia.

Przykład importu bawełny ze Stanów Zjednoczonych do Polski (w roku 1936 około 55.000 t.) wykazuje najlepiej, że duży import o charakterze stałym ze skrystalizowanego kierunku przy równoczesnym zgodnym wysiłku czynników decydujących, importerów i przedsiębiorstw żeglugowych, może dać asumpt do stworzenia regularnej komunikacji importowej i co za tym idzie redukcję stawki frachtowej.

Jeszcze przed czterema laty całość ładunków bawełny ze Stanów Zjednoczonych do Polski przechodziła głównie przez Bremę i Hamburg. Dziś doszliśmy do tego, że całość importu bawełny (od początku grudnia roku ubiegłego) przychodzi bezpośrednio z portów załadowania i częściowo statkami polskiej linii, przy czym notowania frachtowe są identyczne z notowaniami do Hamburga czy Bremy.

Uznanie Gdyni za port zasadniczy jest sprawą dla naszego portu pierwszorzędnej wagi, ze względu na konieczność stworzenia dla naszego portu tych samych warunków zdolności konkurencyjnej, która istnieje w portach zachodnio-europejskich.

W razie uznania Gdyni za base port, eksporter polski ma te same warunki frachtowe co eksporter belgijski, niemiecki, czy czeski, ogólnie mówiąc centralno-europejski. Istnienie warunków konferencyjnych daje eksporterowi gwarancję, że jego konkurent kontynentalny ponosi te same co i on koszty transportu.

Pod względem akwizycji tranzytu z zaplecza portu, staje się Gdynia konkurencyjna w porównaniu z portami kontynentu, co równa się wzmożeniu obrotów portu i kolei polskich.

Gdynia może mieć również argument żeglugowy zasadniczej natury, aby się stać entrepôt rozdzielczym dla portów drugorzędnych na Bałtyku. Toteż polskie przedsiębiorstwa żeglugowe i maklerskie pracują skoordynowanie nad sprawą uznania Gdyni za port zasadniczy przez wszystkie interesujące nasz port Konferencje.

Andrzej Cienciała.

X-lecie istnienia Korporacji Kupieckiej w Gdyni

W dniu 25 kwietnia Korporacja Kupiecka w Gdyni obchodziła 10-lecie swego istnienia. Z tej okazji odbyła się pod przewodnictwem wiceprezesa Izby dra Władysława Smolenia, b. wieloletniego Prezesa Korporacji uroczysta akademia, którą zaszczycili swą obecnością p. Komisarz Rządu w Gdyni mgr Franciszek Sokół, Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor, Dziekan gdyński ks. kanonik Turzyński, Dyrektor Izby dr J. Kulikowski i znaczna ilość osób ze sfer kupieckich Gdyni i zaplecza.

Prezes Izby p. Stanisław Tor w słowach następujących na łamach jednego z pism gdyńskich scharakteryzował znaczenie tej uroczystości:

Dziesięć lat pracy każdej organizacji społecznej w Polsce Odrodzonej jest okresem czasu długim. W odniesieniu do pracy na terenie Gdyni, gdy mierzymy postępy rozwoju nie latami, lecz miesiącami, okres ten możnaby nazwać niemal epoką.

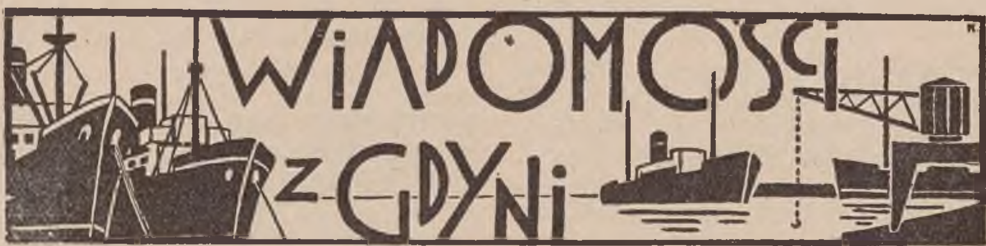
Korporacja Kupiecka w Gdyni, obchodząca w dniu dzisiejszym 10-lecie swego istnienia, była jedną z pierwszych organizacyj społecznych w Gdyni, która postawiła sobie za naczelne zadanie organizację najżywotniejszej dziedziny życia gospodarczego, powstającego i rozwijającego się w szybkim tem-

pie miasta. W tych warunkach działalność Korporacji Kupieckiej, skupiającej w swym łonie element kupiecki z różnych dzielnic Polski, miała za zadanie nie tylko zorganizować zawód kupiecki wewnętrznie, lecz nadać mu również jednolity kierunek w przystosowaniu do specjalnych funkcyj, jakie miał do wykonania. Korporacja Kupiecka w Gdyni dążyć powinna do wychowania typu kupca gdyńskiego, będącego najbardziej stałym elementem w strukturze społecznej młodego miasta, z nim najściślej związanym i ożywionym ambicją gdyńskiego patriotyzmu.

Jest to zadanie wielce zaszczytne, a jednocześnie trudne do wykonania. Jeśli się zważy, iż Korporacja Kupiecka w Gdyni w ciągu pierwszych lat dziesięciu swej działalności zdołała wzmocnić i zorganizować swe szeregi, to można z pełnym zaufaniem oczekiwać od niej, że i nadal pomimo trudności i przeciwieństw spełniać będzie swe zadania ku pożytkowi ogółu i pożytkowi własnemu.

Prezes Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu p. poseł Tadeusz Marchlewski w imieniu Zarządu Związku udekorował z tej okazji Związkową Odznaką dla zasłużonych osoby następujące:

P. Józefa Bielickiego — seniora w Brodnicy, p. Walentego Bednarskiego w Gdyni, p. Wojciecha Buchholza w Gdyni, p. Jerzego Hildta w Gdyni, p. Michała Królikowskiego w Gdyni, p. Stefana Kurzydłowskiego w Gdyni, p. Stanisława Latosińskiego w Gdyni, śp. Romana Morawskiego w Gdyni (na ręce wdowy), p. Czesława Nowackiego w Gdyni, p. Ludwika Rotstata w Gdyni, p. Józefa Augustyna Skwiercza w Gdyni, p. Adama Słupskiego w Gdyni, p. Kazimierza Turzyńskiego w Gdyni i p. Zygmunta Wussaka w Gdyni.



POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 5 maja 1937 roku odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby p. Feliksa Kollata posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej.

Komisja omówiła zagadnienie rzeczoznawstwa portowego w Gdyni, w szczególności zaś sprawę przygotowania fachowych sił polskich w zakresie manipulacji bawełną w porcie gdyńskim. W związku z tym Komisja została poinformowana o stanie szkolenia zagranicą czterech klasyfikatorów bawełny Polaków, stypendystów Izb: Gdyńskiej i Łódzkiej, którzy po przejściu praktyki w Le Havre uzupełnili swe wiadomości w Bremie i są gotowi do pracy w Gdyni. Dla uregulowania sprawy rzeczoznawstwa w porcie Komisja Morska wyłoniła specjalną Podkomisję, która w pierwszym rzędzie ma się zająć ostatecznym ustaleniem warunków szkolenia i pracy kiperów bawełny w porozumieniu ze Zrzeszeniem Interesantów Handlu Bawełną w Gdyni.

W dalszym ciągu Komisja omówiła zagadnienie uznania portu gdyńskiego za port zasadniczy przez konferencje towarzystw okrętowych. Zagadnienie to posiada duże znaczenie dla kształtowania się stawek frachtów morskich dla przewozów na dalekobieżnych liniach regularnych. Gdynia w chwili obecnej jest traktowana jako port zasadniczy przez konferencje: Północno-Amerykańską, Dalekowschodnią, Południowo-Amerykańską i Australijską (tylko przy bezpośrednim zawijaniu do Gdyni). Natomiast przy szeregu innych połączeń regularnych pobierane są dopłaty dodatkowe t. zw. additional ranges.

Po wysłuchaniu na ten temat referatu Radcy Izby p. A. Cienciały, Komisja Morska stwierdziła konieczność kontynuowania starań o uznanie Gdyni za port zasadniczy dla innych linij dalekobieżnych.

Trzecią sprawą wielkiej wagi dla uhandlowienia portu gdyńskiego rozważaną przez Komisję, było zagadnienie wprowadzenia w Gdyni arbitrażu skór. W sprawie tej Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski zaznajomił Komisję z dotychczasowymi przygotowaniami do arbitrażu, znaznaczając, iż ze względu na to, że arbitraż skór jest przede wszystkim problemem ściśle związanym z handlem skór, zagraniczni dostawcy tego towaru wskazali na konieczność istnienia odpowiedniej organizacji branżowej w Polsce. Stosownie do tego zawiązane zostało „Zrzeszenie Importerów i Eksporterów Skór Surowych“ w Warszawie. Arbitraż skór wzorowany ma być na regulaminie londyńskim i posiadać formę sądu polubownego. W związku z tym Izba w celu nadania Gdyni cech rynku handlu skór, czyni starania, aby sekretariat Sądu Arbitrażowego rozpoczął jak najprędzej swą działalność w Gdyni. —

POSIEDZENIE KOMISJI PODATKOWEJ.

W dniu 11 maja odbyło się pod przewodnictwem Radcy Izby p. A. Melerskiego z Torunia posiedzenie Izbowej Komisji Podatkowej.

Na podstawie wyników ankiety, przeprowadzonej przez Izbę pośród firm okręgu izbowego w sprawie reformy świadectw przemysłowych i po wyczerpującej dyskusji nad tą sprawą Komisja Podatkowa doszła do wniosku, że całkowite zniesienie świadectw przemysłowych tak ze względów technicznych jak i ze względu na rezultaty praktyczne obecnie nie jest możliwe.

Wypowiadając się przeciwko zniesieniu świadectw przemysłowych, Komisja uznała jednak za konieczne dążyć do wprowadzenia większego różniczkowania kategoryj tychże świadectw oraz do tego, aby opłaty za świadectwa przemysłowe były zaliczane na podatek obrotowy. Zmniejszenie wpływów, jakie dla Skarbu Państwa z tego tytułu mogły powstać, dałoby się pokryć przez obniżenie dolnej granicy dochodu, podpadającego pod podatek dochodowy.

Dalszą sprawą, nad którą obradowała Komisja Podatkowa, było ustosunkowanie się do projektu skali opłat egzekucyjnych, proponowanej przez Ministerstwo Skarbu do wprowadzenia w odnośnej ustawie. Komisja wypowiedziała się za przewidzianą w projekcie obniżką kosztów egzekucyjnych przy ściąganiu należności poniżej zł 100, natomiast uznała za wskazane utrzymanie dotychczasowej skali tychże kosztów przy egzekucjach sum powyżej złotych 100.

KONFERENCJA W SPRAWIE STOSOWANIA PRZEPISÓW USTAWY Z DNIA 29 MARCA 1937 ROKU O POPIERANIU ROZBUDOWY I ROZWOJU MIASTA I PORTU GDYNI.

W dniu 5 maja odbyła się w Izbie pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby Dr Władysława Smolenia konferencja w sprawie stosowania przepisów ustawy z dnia 29 marca 1937 roku o popieraniu rozbudowy i rozwoju miasta i portu Gdyni.

W konferencji tej wziął udział Dyrektor Izby Skarbowej w Grudziądzu p. Kossjor, Inspektor Ministerstwa Skarbu Dr A. Szymonowicz, Naczelnik Urzędu Skarbowego w Gdyni Dr Grzybowicz, zastępca jego Mgr Dobrowolski, Radca Urzędu Morskiego Mgr Koselnik, Wiceprezes Izby p. F. Kollat, Radcowie Izby: W. Gieysztor, K. Mucha i F. Marszał, Dyrektor Rady Interesantów Portu Dr Kasprowicz, Syndyk Związku Armatorów Polskich Dr Bierowski, oraz Dyrektor Izby Dr Kulikowski i Wicedyrektor Mgr. J. Kawczyński. —

Po referacie Wicedyrektora Izby Mgr. J. Kawczyńskiego, przedstawiającym przewlekłość dotychczasowej procedury załatwiania wniosków firm gdyńskich o udzielenie ulg podatkowych, rozwinęła się obszerna dyskusja, w wyniku której stwierdzoną została konieczność powołania do życia specjalnej komisji w Gdyni, składającej się z przedstawicieli instytucyj opiniujących wnioski o ulgi podatkowe, a więc z przedstawicieli Urzędu Skarbowego w Gdyni, Komisariatu Rządu, Urzędu Morskiego i Izby Przemysłowo-Handlowej. Zadaniem tej Komisji byłoby uzgodnienie na wspólnym zebraniu opinij wszystkich tych instytucyj w odniesieniu do rozpatrywanych wniosków i dalsze kierowanie ich do Izby Skarbowej w Grudziądzu. W ten sposób dałoby się osiągnąć znaczne skrócenie procedury w pierwszym etapie załatwiania wniosków.

Izba nasza wystosuje ze swej strony do właściwych władz memoriał w powyższej sprawie.

Poza tym podczas konferencji omówiona została sprawa interpretacji poszczególnych terminów, użytych w ustawie dla określenia przedsiębiorstw, upoważnionych do korzystania z ulg podatkowych.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU KWIETNIU B. R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w miesiącu *kwietniu r. b. 795.078,5 ton,* wobec 742.080,5 ton w m marcu rb. oraz 596.034,6 ton w m. kwietniu 1936 r.

W dotychczasowej pracy portu obroty miesiąca sprawozdawczego są rekordem. Najpoważniejsze obroty portu w latach ubiegłych miały miejsce w miesiącu sierpniu 1935 roku (754.448,5 ton).

Miesiąc sprawozdawczym wykazuje 7,1% wzrost obrotów w porównaniu z ub. miesiącem marcem, poważny 33,3%-owy wzrost w stosunku do miesiąca kwietnia 1936 roku oraz 5,3%-owy wzrost w porównaniu z ostatnimi rekordowymi wynikami w m. sierpniu 1935 r.

Obroty towarowe mies. kwietnia rb. musiały przede wszystkim bardzo korzystnie wpłynąć na dotychczasowe wyniki pracy portu w okresie pierwszych czterech miesięcy rb. Tempo wzrostu obrotów ulega bardzo poważnej zmianie w zwyż, wykazując 14,4% wzrostu (w okresie trzech pierwszych miesięcy obroty te wzrosły o 8,4%) w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego. W liczbach absolutnych obroty zamorskie portu w okresie czterech pierwszych miesięcy roku bieżącego wyniosły 2.813.705,4 ton wobec 2.457.554,6 ton w tym samym okresie czasu roku ubiegłego. Na uzyskanie ogólnych wyników w okresie styczeń — kwiecień rb. złożył się przywóz zamorski — 545.176,— ton, oraz wywóz zamorski — 2.268.529,4 ton. Na podkreślenie zasługuje dalsze wzmożenie się tempa wzrostu przywozu, który w wyżej poda-

nym okresie czasu wykazuje 52,2%-owy wzrost w porównaniu z przywozem w analogicznym okresie czasu roku ubiegł. (358.050,2 ton). Wywóz zamorski w tym samym okresie czasu (styczeń — kwiecień) wzrasta również bardzo poważnie aczkolwiek wzrost ten jest dużo mniejszy, aniżeli przywozu. W liczbach absolutnych wywóz zamorski w okresie czterech pierwszych miesięcy roku bieżącego wyniósł 2.268.529,4 ton, wykazując 8,1% wzrostu w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (2.099.504,4 ton).

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich miesiąca sprawozdawczego (795.078,5 t.) złożył się przywóz zamorski — 161.782,5 ton oraz wywóz zamorski — 633.296,— ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (161.782,5 ton) wykazuje nieznaczny 6%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. marcem rb. (152.589,1 ton) oraz poważny 57% wzrost w stosunku do przywozu mies. kwietnia 1936 r. (97.167,— ton). Wyniki przywozu zam. miesiąca sprawozdawczego niewiele się różnią od ostatniego rekordowego przywozu, który miał miejsce w miesiącu grudniu 1936 r. (165.130 t.)

Wzrost przywozu zam. w mies. sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. marcem rb. zawdzięczyć należy jedynie fosforytom, rudom różnym oraz ryżowi surowemu. Szczególnie poważny wzrost importu wykazują fosforyty, których przywieziono 22.802 ton wobec 12.994 ton w m. marcu rb. Jeszcze poważniejszy bo ok. 3-krotny wzrost wykazują rudy różne i wypałki pirytowe (11.425 ton wobec 3.831 ton w m. marcu 1935 r.) Początek sezonu „ryżowego“ daje w efekcie równie poważny przeszło 3-krotny wzrost importu ryżu surowego (18.176 t. wobec 5.844 t. w m. marcu br.) Poza tym wagowo najpoważniejszymi pozycjami importu wykazały wzrost również pozycje: owoce suszone — 430 t. (356 t.), konserwy owocowe — 15 t. (5 t.), kakao — 628 t. (555 t.), żywica — 690 t. (352 t.), asfalt — 514 t. (48 t.), tran — 811 t. (445 t.), tytoń — 323 t. (247 t.), siarka — 762 t. (585 t.), przetw. chemiczne — 359 t. 257 t.), garbniki — 1.601 t. (1.426 t.), wełna — 2.454 t. (1932 t.), bawełna — 7.195 t. (6.979 t.), kauczuk — 752 t. (680 t.), wyroby gumowe — 421 t. (205 t.), miedź — 1.449 t. (1.307 t.), cyna — 187 t. (91 t.) oraz samochody, motocykle i ich części — 484 t. (134 t.) Spośród powyższych pozycyj na podkreślenie zasługuje wzrost importu surowców włókienniczych (bawełny i wełny) oraz samochodów i ich części.

Liczny jest natomiast szereg tych pozycyj importu, które w miesiącu sprawozdawczym wykazały spadek w porównaniu z ub. mies. marcem rb. Należą tu przede wszystkim: owoce świeże — 5.960 t. (7.975 t.), nasiona różne — 27 t. (56 t.), nasiona oleiste — 3.277 t. (3.829 t.), orzechy i migdały — 65 t. (141 t.), kawa — 290 t. (345 t.), herbata — 109 t. (191 t.), korzenie — 113 t. (160 t.), rośliny i materiały roślinne — 51 t. (69 t.), śledzie świeże — 16 t. (1.066 t.), śledzie solone — 516 t. (1.932 t.), piryty — brak (5.540 t.), oleje — 127 t. (242 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 316 t. (436 t.), tłuszcze zwierzęce sur. — 945 t. (1.440 t.), żużle Thomasa — brak (15.000 t.), skóry — 1.766 t. (2.402 t.), odpadki wełniane — 56 t. (126 t.), przędza wełniana — 23 t. (74 t.), odpadki bawełny — 171 t. (347 t.), przędza bawełniana — 173 t. (201 t.), juta — 690 t. (1.120 t.), szmaty — 1.555 t. (2.433 t.), papier i makulatura — 1.594 t. (1699 t.), celuloza — 703 t. (1.173 t.), żelazo surowe — 322 t. (713 t.), metale różne — 155 t. (176 t.), złom żelazny — 54.675 t. (54.912 t.), maszyny, aparaty i części — 552 t. (728 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 251 t. (518 t.) Spadek szeregu tych pozycyj towarowych nieco większy w artykułach sezonowych (owoce śledzie) u pozostałych wykazuje normalne wahania miesięczne. Spośród poważniejszych wyżej podanych pozycyj zwraca uwagę brak w miesiącu sprawozdawczym pirytów oraz żużli Thomasa. Rekompensatą niejako spadku przywozu żużli Thomasa będzie poważny wzrost przywozu fosforytów. Należałoby jeszcze zwrócić uwagę na utrzymywanie się nadal na wysokim poziomie importu złomu żelaznego. Miesiąc sprawozdawczy wykazuje tu różnicę zaledwie 237 ton in minus w porównaniu z ub. mies. marcem, przy 54.675 tonach (w kwietniu).

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu kwietniu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

PRZYWÓZ (tony)

	Kwiecień 1937	kwiecień 1936
Nasiona różne	27	106
nasiona oleiste	3.277	4.368
ryż surowy	18.176	7.767
owoce świeże	5.960	7.341
owoce suszone	430	370
konserwy owocowe	15	4
orzechy i migdały	65	25
kawa	290	851
herbata	109	104
kakao	628	630
korzenie	113	74
rośliny i mater. roślinne	51	69
żywica	690	746
śledzie świeże	16	—
śledzie solone	516	392
rudy różne i wyp. piryt.	11.425	2.789
piryty	—	3.703
oleje	127	166
smoła i smary	46	95
asfalt	514	—
tłuszcze i oleje roślinne	316	987
tłuszcze zwierzęce surowe	945	1.070
tran	811	167
napoje alkoholowe	73	167
tytoń	323	334

przetwory chemiczne	359	278
siarka	762	65
farby	29	20
garbniki	1.601	1.301
fosforyty	22.802	10.565
żużle Thomasa	—	7.200
skóry	1.766	2.302
wełna	2.454	3.959
odpadki wełny	56	64
przędza wełniana	23	16
bawełna	7.195	4.986
odpadki bawełny	171	77
przędza bawełniana	173	108
len, konopie, sizal i in. wł.	49	20
juta	690	576
szmaty	1.555	831
kauczuk	752	539
wyroby gumowe	421	80
papier i makulatura	1.594	1.337
papa i tektura	—	24
celuloza	703	366
żelazo surowe	322	279
metale różne	155	134
złom żelazny	54.675	25.124
miedź	1.449	505
cyna	187	91
cynk	1	23
wyroby żelazne i metalowe	215	400
maszyny, aparaty i części	552	384
części wagonów i lokomotyw	251	360
samoch., motocykle i części	484	149
różne	15.394	2.679
Razem	161.783	97.167

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (633.296,— ton) wykazuje nieznaczny 7,4%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. mies. marcem rb. (589.491,4 ton) oraz poważniejszy 26,9%-owy wzrost w stosunku do mies. kwietnia 1936 r. (498.867,6 ton). Jak i w wielu poprzednich miesiącach wzrost ten spowodowała przede wszystkim grupa wytworów pochodzenia mineralnego. Węgiel eksportowy wykazuje wzrost ok. 10%-owy (492.128 ton w m. kwietniu rb. wobec 448.889 ton w mies. marcu rb.), oraz węgiel bunkrowy — wzrost ok. 20%-owy (48.189 ton wobec 40.988 ton w m. marcu rb.) Dotychczasowe rezultaty eksportu węgla kam. w porcie gdyńskim wykazują przeszło 5%-owy wzrost w porównaniu z rokiem ubiegłym. W okresie styczeń—kwiecień rb. wywieziono węgla eksp. 1.721.352 ton, podczas gdy w tym samym okresie czasu roku ubiegłego — 1.634.653 ton. Podobnie dobre rezultaty daje eksport węgla bunkrowego oraz koksu. Poza grupą mineralną wzrosły pozycje: bekonów — 1.943 t. (1.494 t.), jaj — 1.625 t. (678 t.), masła — 204 t. (77 t.), cementu — 402 t. (219 t.), przetworów mięsnych — 3.605 t. (1.699 t.), cukru — 4.336 t. (1.750 t.), siarczanu amonu — 7.646 t. (brak), skór — 502 t. (232 t.), tkanin — 595 t. (562 t.), dykt i fornierów — 1.711 t. (1.502 t.), mebli giętych — 542 t. (338 t.), żelaza surowego — 936 t. (732 t.), metali różnych — 353 t. (1 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 5.606 t. (1.017 t.), oraz cynku — 1.481 t. (1.006 t.) W powyższym zestawieniu zwraca uwagę wzrost grupy wytworów hodowlanych a zwłaszcza przeszło 2½-krotny wzrost eksportu jaj. W miesiącu sprawozdawczym wzmógł się bardzo poważnie eksport siarczanu amonu, kierowanego w przeważnej mierze na Daleki Wschód.

Z produktów żelaznych szczególnie dobre wyniki daje eksport wyrobów żelaznych i metalowych.

Spadek w porównaniu z ubiegłym mies. marcem rb. wykazały natomiast pozycje: zboża — 6 t. (21 t.), strączkowych — 7 t. (150 t.), mąki — brak (73 t.), słodu — 1.559 t. (4.519 t.), nasion i roślin — 87 t. (300 t.), szynek i innych peklowanych — 181 t. (1.657 t.), soli — brak (188 t.), koksu — 18.306 t. (20.437 t.), tłuszczy zwierzęcych — 173 t. (475 t.), makuchów — 1.125 t. (1.743 t.), salmiaku — 39 t. (111 t.), karbidu — 152 t. (435 t.), mączki kostnej — brak (452 t.), bieli cynkowej — 414 t. (805 t.), saletry — 5 t. (16 t.), bawełny i odpadków — 257 t. (364 t.), bali i słupów — brak (71 t.), drzewa tartego — 6.800 t. (12.823 t.), wyrobów z drzewa — 524 t. (549 t.), wyrobów koszykarskich — 59 t. (107 t.), papieru — 85 t. (595 t.), papy i tektury — 207 t. (297 t), celulozy — 328 t. (417 t.), żelaza handlowego — 7.120 t. (10.105 t.), szyn kolejowych — 9.598 t. (12.134 t.), rur żelaznych i żeliwnych — 2.664 t. (4.441 t.), oraz blachy cynkowej — 466 t. (542 t.)

Analizując bliżej dość liczny zresztą szereg powyższych pozycyj należałoby zwrócić baczniejszą uwagę na poważny przeszło 50%-owy spadek tarcicy, której eksport od szeregu miesięcy spada. Dotychczasowe rezultaty (styczeń — kwiecień rb.) eksportu tarcicy w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ub. wykazują poważny 50%-owy spadek. W liczbach absolutnych eksport tarcicy w okresie czterech pierwszych miesięcy rb. wyniósł 41.752 ton wobec 80.058 ton w tym samym czasie roku ubiegłego. Poza drzewem zwraca uwagę spadek szeregu poważnych produktów hutniczych i metalurgicznych, jak szyn kolejowych, rur żelaznych i żeliwnych oraz blachy cynkowej. Poważnemu zmniejszeniu uległ również eksport papieru w przeważnej mierze tranzytowego. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu kwietniu r. b. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

WYWÓZ (tony)

	Kwiecień 1937	kwiecień 1936
Zboże	6	—
strączkowe	7	44
mąka ryżowa	—	207

mąka	—	15
mąka pastewna	—	225
ryż	—	75
słód	1.559	2.312
owoce świeże	146	60
konserwy owocowe	6	1
nasiona i rośliny	87	31
szynki i inne peklowane	181	63
bekony	1.943	1.782
drób i ptactwo bite	76	90
jaja	1.625	2.221
masło	204	283
cement	402	1.837
sól	—	230
węgiel eksportowy	492.128	380.553
węgiel bunkrowy	48.189	27.599
koks	18.306	17.363
oleje i parafina	57	—
tłuszcze zwierzęce	173	566
przetwory mięsne	3.605	1.208
cukier	4.336	7.600
napoje alkoholowe	10	6
makuchy	1.125	1.549
otręby	—	50
soda	—	600
salmiak	39	57
karbid	152	166
farby	37	—
biel cynkowa	414	324
saletra	5	3
siarczan amonu	7.646	3.150
skóry	502	93
tkaniny	595	487
bawełna i odpadki	257	112
bale i słupy	—	4.118
drzewo tarte	6.800	18.340
wyroby z drzewa	524	308
klepki	69	—
dykty i forniery	1.711	969
meble gięte	542	411
wyroby koszykarskie	59	57
papier	85	595
papa i tektura	207	228
celuloza	328	1.879
żelazo surowe	936	696
żelazo handlowe	7.120	4.593
metale różne	353	1
wyroby żelazne i metalowe	5.606	2.321
szyny kolejowe	9.598	53
rury żelazne i żeliwne	2.664	1.111
cynk	1.481	1.305
blacha cynkowa	466	595
różne	10.929	10.323
Razem	633.296	498.868

W powyższym porównaniu wywozu m. kwietnia roku bieżącego i ubiegłego zwraca uwagę przede wszystkim przeszło 25%-owy wzrost eksportu węgla kam., ok. 75%-owy wzrost węgla bunkrowego, przeszło 3-krotny wzrost eksportu przetworów mięsnych, przeszło 75%-owy wzrost eksportu siarczanu amonu, ok. 60%-owy wzrost żelaza handlowego, przeszło dwukrotny wzrost eksportu rur żeliwnych i żelaznych oraz ok. 20-krotny wzrost eksportu szyn kolejowych.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych portu wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu oraz wyjściu. Przyszło bowiem 462 (430) statki o pojemności 456.855 n. r. t. (436.467 n. r. t.), wyszło zaś 469 (443) statki o pojemności 457.208 n. r. t. (424.208 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu kwietniu r. b. ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Niemcy — 2, Polska — 3, Anglia — 4, Dania — 5, Włochy — 6, Finlandia — 7, Norwegia — 8, Stany Zjedn. Am. P. — 9, Grecja — 10, Łotwa — 11, Estonia — 12. Holandia — 13, Rumunia — 14, W. M. Gdańsk — 15 oraz Panama — 16.

W miesiącu sprawozdawczym po raz pierwszy od 1935 roku (m. luty) bandera polska zajęła miejsce 3-e, przesuwając się na korzyść bandery niemieckiej. Z pozostałych bander: Anglia przesunęła się z 5 na na 4 miejsce, Dania z 4 na 5, Włochy z 9 na 6, Finlandia z 6 na 7, Norwegia z 7 na 8 itd. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 16 państw (20).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. kwietniu rb. wyniósł 988,9 t. (969,9 n. r. t.) Średni postój statków w porcie w m. kwietniu r. b. wyniósł 59,6 godzin (59,9 godzin). Średnia ilość statków w porcie wyniosła 68 (58).

Ruch statków w miesiącu kwietniu r b. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	NRT.	ilość	NRT.
Polska	43	49.027	53	54.588
W. M. Gdańsk	1	602	2	1.540
Anglia	22	42.222	23	44 162
Dania	52	38.865	54	39.027
Estonia	17	10.561	16	10.310
Finlandia	20	27.959	21	31.013
Grecja	10	25.287	9	22.499
Holandia	17	6.001	17	6 001
Łotwa	14	19.511	13	18.206
Niemcy	75	50.518	78	55.453
Norwegia	28	28.878	27	26.174
Panama	—	—	1	1.607
Rumunia	1	2.221	1	2.221
Stany Zjedn. A. P.	8	25.759	8	25.759
Szwecja	144	95.126	136	85.535
Włochy	10	34.318	10	33.113
Razem	462	456.855	469	457.208

Ruch pasażerów w związku z polepszeniem się warunków atmosferycznych wykazuje nieznaczne ożywienie. Przyjechało bowiem 582 osoby (443), w tym: z Anglii — 64, Argentyny — 101, Belgii — 17, Brazylii — 20, Danii — 35, Finlandii — 10, Francji — 2, Ho-

landii — 8, Kanady — 48, Litwy — 8, Niemiec — 1, Norwegii — 1, Stanów Zjedn. A. P. — 235, oraz ze Szwecji — 32. Wyjechało zaś 2.339 osób (2.000), w tym: do Anglii — 831, Argentyny — 438, Belgii — 3, Brazylii — 336, Danii — 25, Francji — 287, Kanady — 97, Stanów Zjedn. A. P. — 297, oraz do Szwecji — 5 osób.

Jak już zaznaczono poprzednio dużą rolę we wzroście ruchu pasażerskiego odgrywa ruch emigracyjny, kierowany przede wszystkim polskimi transatlantykami, bezpośrednio do Ameryki Południowej oraz pośrednio via Londyn i Le Havre.

NOWA LINIA REGULARNA.

Do urzędu Morskiego zgłoszona została przez Żeglugę Polską nowa linia regularna, utrzymująca stałą komunikację między Gdynią a zachodnią i północną Finlandią. Na linii tej kursować będzie s/s „Sado“ w odstępach 14-dniowych. Linia ta uruchomiona zostanie począwszy od dnia 28 kwietnia rb. i będzie miała stałe połączenia z portami Abo, Raumo, Mantyluota, Vasa, Uleaborg i Kemi.

NOWY STATEK W PORCIE GDYŃSKIM.

W niedzielę dnia 9 maja po kilkudniowym postoju opuścił po raz pierwszy port gdyński m/s „Tatra“, należący do armatora norweskiego Wilh. Wilhelmsena.

Nowy ten motorowiec wraz z innymi statkami wspomnianego armatora obsługuje obecnie regularną linię bawełnianą „Gulf — Gdynia — Line“ — Agentem linii na Gdynię i Gdańsk jest towarzystwo spedycyjno-maklerskie „Bergtrans“ (dawn. „Bergenske“).

M/s „Tatra“ zbudowany został w r. 1937 przez stocznię Schichau w Gdańsku. Nośność jego wynosi (d. w.) 7.500 ton, NTR. — 2.803; BRT. — 4.765. Długość 412 stóp, szerokość 55,5 stóp, szybkość około 14 węzłów.

Ostatnia podróż tego statku z Kopenhagi do Gdyni trwała tylko 16 godzin.

XV-LECIE PRACY TRZECH URZĘDNIKÓW BIURA IZBY.

W dniu 1 maja minęło 15 lat od chwili rozpoczęcia pracy w biurze Izby przez trzech urzędników izbowych: p. Piotra Dostatniego, buchaltera Izby, p. Michała Korytowskiego, starszego referenta oraz p. Helenę Rylską, kierowniczkę sekretariatu. Wymienieni urzędnicy izbowi rozpoczęli pracę w zlikwidowanych już obecnie Izbach grudziądzko-starogardzkiej i toruńskiej, a następnie od początku istnienia Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni zatrudnieni byli w jej biurze.



PROGRAM MORSKI STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

W światowym handlu zagranicznym Stany Zjednoczone stoją na 1 miejscu w wywozie, a na drugim po Wielkiej Brytanii, jeżeli chodzi o przywóz. W milionach dolarów złotych wywóz Stanów Zjednoczonych w 1936 roku wynosił 1.427,2 (1935 — 1.324,8), przywóz — 1.429,9 (1935 r. — 1.204,2). Wobec tego jasnym jest, że Stany Zjednoczone zajmują pierwsze miejsce w używaniu tonażu dla swego handlu zagranicznego, wynika to z ich geograficznego położenia. Dziwnym jednak musi się wydawać fakt, że tylko 35 proc. towarów jest przewożonych na statkach amerykańskich. Toteż zarobki armatorów amerykańskich z tego tytułu według obliczeń Departament of Commerce za roku 1935 wynoszą tylko 40,5 mil., natomiast zagranicznym armatorom przypada suma 94,5 mil. Flota amerykańska obsługująca handel zagraniczny wynosi 2.790 ton i należy do najmniej szybkich flot handlowych. — Większość statków rozwija szybkość pomiędzy 10 — 11 węzłów. Około 85 proc. statków jest przestarzałych i liczy przeciętnie 17 lat. To też ostatnio w prasie amerykańskiej odezwały się liczne głosy za zlikwidowaniem tego stanu.

W lecie roku ubiegłego uchwalony został nowy program morski pod nazwą „The Ship subsidy bill“. Program ten ma być obecnie realizowany przez specjalną komisję, na czele której stoi bliski przyjaciel prezydenta Roosvelta, znany finansista nowojorski Joseph Kennedy, admirałowie Wiley i Scot oraz Moran, v-prezydent w Shipping Board. Do dyspozycji komisji stoi suma 200 mil. dolarów. Świadczy to o rozmiarach programu. Przede wszystkim z dniem 30 czerwca br. kończą się 44 kontrakty na subsydia pocztowe, zamiast nich mają przedsiębiorstwa okrętowe otrzymać bezpośrednio subwencje w wysokości, pozwalającej statkom amerykańskim na skuteczną konkurencję ze statkami obcymi. Następnym zadaniem jest popieranie budowy amerykańskich

statków przez udzielanie subwencyj do 50 % kosztów. Poza tym poważną sprawą jest pozbycie się 162 statków zbudowanych w czasie wojny i od 10 lat stojących bez roboty. — Większość z nich ma pójść na złom. Komisja ma również decydować w sprawach płac i stosunków robotniczych na subwencjonowanych statkach, sprzedać lub wydzierżawić 5 państwowych linii żeglugowych oraz rozważyć sprawy budowy statku powietrznego typu „Hindenburg". — W związku z powyższym Lloyd Anversois notuje pogłoski, że dwa przedsiębiorstwa żeglugowe chcą pozbyć się licznych interwencji rządowych zamierzają przenieść swe statki pod obce bandery. Podobno nawet niektórzy armatorzy wolą powierzyć budowę nowych statków obcym stoczniom, pomimo, że rząd waszyngtoński zwraca różnicę kosztów budowy na stoczniach krajowych.

Gospodarcze Archiwum Morskie

TONAŻ UNIERUCHOMIONY W PORTACH W. BRYTANII I IRLANDII.

Na 1 kwietnia br. według publikacji angielskiej Izby Żeglugowej tonaż unieruchomiony w portach W. Brytanii i Irlandii liczył 77 statków o ogólnej pojemności netto 90.345 ton, wobec 231 statków z 473.892 ton netto rok temu.

W liczbie unieruchomionych statków było 8 obcych parowców z 15.369 ton netto pojemności. Pośród unieruchomionych brytyjskich statków znajdujemy 3 cysternowce, w tym 2 parowe, cztery małe motorowce, sześć małych żaglowców. Można śmiało powiedzieć, że armatorzy zrobili co było w ich mocy, ażeby uruchomić wszystkie statki i pozostała „irracjonalna resztka" składa się niewątpliwie ze statków, których uruchomienie się nie opłaca nawet przy najlepszej koniunkturze.

ZWYŻKA CEN NA TONAŻ „DRUGIEJ RĘKI".

Względnie stary tonaż na rynku londyńskim, który jak wiadomo jest dla obrotu tonażem miarodajny, zwyżkuje wciąż. Pewien statek zbudowany w roku 1914, o pojemności 9.425 t. r. brutto, nabyty przed miesiącem za 33.500 £ już jest sprzedany do Japonii za 47.000 £. Za inny statek, nieco większego typu, lecz również stary, za który zapłacono we wrześniu ub. roku 24.500 £ i odsprzedano w listopadzie za 29.000 £, obecnie Japończycy dali 55.000 £. Głównymi odbiorcami tonażu drugiej ręki są obecnie oprócz Japończyków armatorzy skandynawscy.

DYWIDENDY DUŃSKICH TOWARZYSTW ŻEGLUGOWYCH.

Po odbyciu zebrań plenarnych rocznych w towarzystwach żeglugowych wyjaśnił się ich stan dobry finansowy w roku ubiegłym. Na ogół w większych towarzystwach dywidendy wzrosły jednak względem roku poprzedniego nieznacznie, a to ze względu na konieczność gromadzenia rezerw na okres słabszej koniunktury. Wschodnio-Azjatycka Kompania podniosła dywidendę z 5 proc. na 8 proc., Det Forenede D. S. z pięciu na sześć, „Dannebrog" z pięciu na sześć, „Norden" z sześciu na siedem, „Myren" z pięciu na siedem procent. Towarzystwo „Torm" natomiast wypłaciło 16 proc. dywidendy po 20 proc. w roku ubiegłym, przy jednoczesnym jednakże podwojeniu kapitału akcyjnego według kursu al pari.

ZWYŻKA STAWEK STEWEDORÓW WE WSZYSTKICH PORTACH FINLANDII.

Z dniem 1 maja br. podniesiona została o 10 proc. stawka na wszystkie świadczenia stewedorów fińskich dla statków w portach Finlandii, co uzasadnił związek zwyżką kosztów własnych, w pierwszym rzędzie robocizny.

Stosownie do specjalnej klauzuli ogólnych warunków używanych przez fińskich stewedorów podwyżka ma zastosowanie również do wszystkich kontraktów zawartych przed 1 maja b. r.

A. WIHURI URUCHOMIŁ LINIĘ FINLANDIA — KANADA.

Założone przez znanego fińskiego armatora Antti Wihuri przedsiębiorstwo żeglugi „Merrihuolto" uruchomiło w bieżącym sezonie letnim po raz pierwszy czterema swymi statkami linię Finlandia — Montreal. Parowce te, które są dobrze znane w Gdyni, gdzie również często bunkrują, przewozić będą do Kanady celulozę, dla przeładunku w Montreal i dalszej ekspedycji do Stanów Zjednoczonych, ku portom nad Wielkimi Jeziorami. W drodze powrotnej statki brać mają ładunki zboża do większych portów północno-zachodniej Europy.

RUCH W KANALE KILOŃSKIM W ROKU 1936/37.

Ruch statków morskich w kanale Kilońskim od 1 IV 1936 do 1 IV 1937 r. wykazał względem poprzedniego roku wzrost o 12,2% co do tonażu i o 5,5 proc co do ilości statków, wielkość więc przeciętna statków korzystających z przejścia przez kanał zwiększyła się. Ogółem przeszło 46.460 statków z 19.746.454 t. łącznej pojemności netto. Ilość statków próżnych, które przeszły przez kanał zmniejszyła się i wynosi w ostatnim roku 20 proc. wobec 22 procent ogólnej liczby statków w roku poprzednim.

Jest rzeczą bardzo ciekawą w jak małym stopniu służy kanał przewozowi pasażerów: z ogólnej ilości statków zaledwie 179 przewoziło pasażerów.

W SPRAWIE PRZESTRZEGANIA PRZEPISÓW DEWIZOWYCH W OBROCIE Z W. M. GDAŃSKIEM.

W związku z niewłaściwą interpretacją przepisów dewizowych w obrocie polsko-gdańskim przez firmy okręgu Izby, skutkiem której niektóre firmy narażone zostały na konsekwencje karne, przewidziane w dekrecie Prezydenta RP. z dnia 26 kwietnia 1936 roku w sprawie obrotu pieniężnego z zagranicą oraz obrotu zagranicznymi i krajowymi środkami płatniczymi, Izba nasza wydała wyjaśnienia następujące:

Komisja Dewizowa pismem z dnia 31 marca br. 5012/AG/JZ/37, skierowanym do naszej Izby wyjaśniła, że obszar W. M. Gdańska należy traktować jako terytorium zagraniczne, z odchyleniami przewidzianymi w okólniku Komisji Dewizowej nr 16 z dnia 25 III br. — W związku z tym przedsiębiorstwo położone w Polsce nie może bez zezwolenia Komisji Dewizowej dokonywać jakichkolwiek wypłat w kraju na poczet należności firmy gdańskiej, bez względu na tytuł takich wypłat i na czas, z którego pochodzi pretensja firmy gdańskiej.

Przedsiębiorstwo położone w Polsce nie może również bez zezwolenia przyjmować wpłat na prowadzony u siebie rachunek firmy gdańskiej i wykonywać przelewów w ciężar tego rachunku.

Wpłaty winny być dokonywane wyłącznie na rachunki gdańskie „Daki", które są prowadzone przez banki dewizowe w myśl przepisów okólnika Komisji Dewizowej nr 16 z dnia 25 III 1937 roku. Wyjątek stanowią wpłaty i wypłaty dokonywane na podstawie i w granicach zezwoleń indywidualnych lub upoważnień generalnych, przewidzianych w okólnikach Komisji Dewizowej nr 16 z dnia 25 marca br. nr 7 z dnia 6 maja 1936 roku, nr 24 z 22 lipca 1936 r., nr 40 z dnia 16 listopada 1936 roku.

Przedsiębiorstwo położone w Polsce nie ma obowiązku zgłaszania kredytu uzyskanego w firmie gdańskiej przed dniem 26 IV 1936 r., natomiast winno było zgłosić Bankowi Polskiemu uzyskany w firmie gdańskiej przed tym terminem kredyt revolvingowy (np. kredyt dyskontowy). Obowiązkowi zgłoszenia (art. 9 dekretu dewizowego), podlegają kredyty uzyskane po dniu 26 kwietnia 1936 roku z wyłączeniem t. zw. kredytów towarowych, których zgłaszać nie należy. Pod kredyt towarowy podpada w myśl art. 9 dekretu dewizowego tylko kredyt, udzielony nabywcy przez sprzedawcę w postaci towaru.

Jeżeli przedsiębiorstwo krajowe uzyskało indywidualne zezwolenie na przyjmowanie wpłat na rachunek firmy gdańskiej i wykonywanie przelewów w ciężar tego rachunku, lub jest do tego uprawnione generalnie wyżej wymienionymi okólnikami, dodatkowe zgłaszanie sum objętych tymi czynnościami jest zbędne.

Co się tyczy wysyłki weksli i czeków do Gdańska za pośrednictwem poczty, to wysyłka ta lub ich wywóz zgodnie z okólnikiem Komisji Dewizowej nr 16 z dnia 25 III 1937 r. może się odbywać jedynie na podstawie generalnych lub specjalnych zezwoleń Komisji Dewizowej w ramach przepisów §§ 10, 11 i 12 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 24 VII 1936 r. o obrocie pieniężnym z zagranicą, oraz w obrocie zagranicznymi i krajowymi środkami płatniczymi (Dz. URP. nr 57-36, poz. 419).

Wręczanie weksli w kraju osobom mającym miejsce zamieszkania lub siedzibę na terenie W. M. Gdańska może nastąpić tylko na pokrycie zobowiązań w normalnym obrocie płatniczym w myśl ust. 1 p. 2 załączonego wyciągu o rachunkach gdańskich i pod warunkiem uzyskania adnotacji banku dewizowego, przewidzianej w okólniku Komisji Dewizowej nr 26 z dnia 30 VII 1936 r. (II d) o adnotację tę powinna się wystarać osoba wręczająca weksel lub też osoba, odbierająca weksel, przedkładając oprócz własnego oświadczenia bankowi dewizowemu piśmienne oświadczenie osoby wręczającej co do tytułu zapłaty.

WSPÓŁPRACA POLSKIEGO INSTYTUTU ROZRACHUNKOWEGO Z PAŃSTWOWYM BANKIEM ROLNYM.

Otrzymaliśmy wiadomość, pożyteczną dla naszych importerów i eksporterów, że Polski Instytut Rozrachunkowy w dążeniu do ułatwienia rozrachunków i uproszczenia manipulacyj z tytułu naszego handlu zagranicznego współpracować będzie z Państwowym Bankiem Rolnym, w którym ma swój rachunek czekowy. Dzięki temu nasz importer względnie eksporter, który i tak ma dużo stosunków z Państwowym Bankiem Rolnym, jako czołową instytucją kredytową, finansującą zbyt wszelkich artykułów polskiego gospodarstwa rolnego, będzie miał możność dokonania swych rozrachunków z Polskim Instytutem Rozrachunkowym w każdym mieście wojewódzkim, w którym Bank ten posiada swój Oddział.

Niewątpliwie, to ułatwienie regulacji pieniężnych w naszym obrocie międzynarodowym powitają z zadowoleniem kupcy, którzy cenią sobie wysoko oszczędność czasu oraz sprawność i szybkość w obsłudze swych interesów.

MOŻLIWOŚCI IMPORTU ZIEMNIAKÓW DO ARGENTYNY.

Konsulat Republiki Argentyńskiej komunikuje nam, że według ostatnich komunikatów zbiory ziemniaków w Argentynie będą w tym roku o około 50 proc. mniejsze, a to wskutek panującej przez dłuższy czas suszy. W związ-

ku z tym wzmógł się znacznie przywóz ziemniaków, który za pierwsze 3 miesiące br. wynosił ponad 100,000 skrzyń i worków, co biorąc jako przeciętną wagę poszczególnej skrzyni, wzgl. worka 50 kg, wynosi około 5,000 tonn.

Wobec wyżej wspomnianego braku ziemniaków, czynione są starania, aby znieść ciążące na ziemniakach cło przywozowe. — Oprócz tego jest prawdopodobne, że obowiązująca dotychczas minimalna waga poszczególnego ziemniaka w wysokości 30 g., zostanie zredukowana na 20 g.

Poza znanymi już polskim eksporterom przepisami, obowiązującymi przy przywozie ziemniaków do Argentyny, należy zwrócić szczególną uwagę na to, że ziemniaki muszą być zupełnie czyste (bez resztek ziemi) i pakowane w skrzyniach po 50 kg najwyżej, przedzielonych w połowie. Każda skrzynka musi być zaopatrzona w etykietę, na której będzie dokładnie podany gatunek i rodzaj ziemniaków i numer porządkowy odnośnego świadectwa zdrowia.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU SADZENIAKÓW W PORTUGALII.

Portugalia importowała sadzeniaków ziemniaczanych w roku 1931 — 29.105 ton, w roku 1932 — 11.837 ton, w roku 1933 — 11.387 ton, w roku 1934 — 23.898 ton, w r. 1935 — 21.013 ton i w roku 1936 — 11.131 ton.

Głównymi eksporterami były: Holandia, Niemcy, W. Brytania, Francja i Belgia. Polska do roku 1935 nie eksportowała do Portugalii zupełnie sadzeniaków.

Pierwsze próby lokowania polskich ziemniaków sadzeniaków w Portugalii były poczynione w roku 1935 i dzięki swej selekcji i dobremu stanowi pod względem fitopatologicznym ziemniaki polskie już w tym pierwszym roku weszły na rynek portugalski w ilości 1.043 ton, wartości statystycznej przeszło 617 tysięcy eskudów (około 150.000 zł).

W roku ubiegłym Polska wysłała do Portugalii 3.044 tony wartości około 1.600.000 esk. (około 400.000 złotych), zajmując w szeregu dostawców drugie miejsce, ustępując tylko Holandii z eksportem 3.938 ton.

Dalsze zwiększenie polskiego eksportu ziemniaków na rynek portugalski zależeć tylko będzie od selektywności towaru i jego warunków zdrowotnych. Gatunkowo towar najzupełniej odpowiada wymaganiom i jest poszukiwany, gdyż ceny są konkurencyjne, a towar okazał się niejednokrotnie lepszym od innego pochodzenia.

DOSTAWY DYKT POLSKICH DO MAROKA.

Dostawy dykt polskich do Maroka datują się od paru lat i wykazują wzrost, co stwierdzają następujące dane statystyczne:

Eksport z Polski do Maroka

w 1932 roku	264 tony	wartości	431.000 fr. fr.
w 1933 „	465 „	„	619.000 „ „
w 1934 „	315 „	„	657.000 „ „
w 1935 „	536 „	„	713.000 „ „
w 1936 „	624 „	„	907.000 „ „

Udział Polski w imporcie dykt (w tonażu) do Maroka przedstawia się następująco:

	Ogólny import	Udział Polski
W 1932 roku	905 ton	28,5% (2 miejsce)
W 1933 roku	1.182 ton	35,0% (1 miejsce)
W 1934 roku	1.253 ton	41,5% (1 miejsce)
W 1935 roku	1.408 ton	36,0% (2 miejsce)
W 1936 roku	1.092 ton	56,5% (1 miejsce)

W 1936 roku do Maroka eksportowało dykty i forniery 17 krajów, w tym:

z Polski	624 tony	wartości	907.000 fr. fr.
z Rosji	210 „	„	196.000 „ „
z U. S. A.	59 „	„	90.000 „ „
z Hiszpanii	47 „	„	152.000 „ „
z Jugosławii	28 „	„	64.000 „ „

Podane wyżej dane statystyczne wykazują przede wszystkim systematyczny wzrost dostaw dykt polskich do Maroka i zajęcie czołowego miejsca wśród innych krajów eksportujących te wyroby. Jeszcze w 1935 r. konkurencja sowiecka zajmowała pierwsze miejsce wagowo w dostawie dykt do Maroka, lecz już w roku ubiegłym dostawy sowieckie zmniejszyły się i stanowiły tylko jedną trzecią dostaw polskich. W tych warunkach eksporterzy polscy powinni dążyć do wykorzystania korzystnej sytuacji, jaka powstała na marokańskim rynku zbytu dla wywozu polskich dykt.

Dykty polskie są dobrze znane w Maroku i powszechnie cieszą się dobrą opinią. Maroko zakupuje głównie dykty mokroklejone olszowe, sosnowe i w nieznacznej ilości brzozowe lub dębowe. Zbyt dykt suchoklejonych w Maroko jest bardzo mały.

Rozmiary dykt mokroklejonych przeważnie używanych w Maroko są następujące:

226 × 122	220 × 84
200 × 122	180 × 122
165 × 124	175 × 125
155 × 125	165 × 125
155 × 155	150 × 120
220 × 150	

Grubość ich wynosi od 3 do 16 mm przeważnie jednak 3, 4, 5 i 6 mm.

Powiększenie eksportu polskich dykt do Maroka jest uzależnione od: 1) ceny, 2) gatunku, 3) punktualności dostawy, 4) zabiegliwości i osobistych stosunków agenta handlowego, 5) organizacji eksportu i opracowania rynku zbytu.

Kwestia ceny decyduje przede wszystkim o wysokości zamówienia, chociaż zwyżka cen na drzewo w Europie ujawnia się na rynku marokańskim ze znacznym opóźnieniem i to większym niż to ma miejsce w krajach europejskich. Pewna demoralizacja na rynku daje się odczuwać z tego powodu, że surowiec (drzewo na dykty), jak również frachty podrożały w złocie, a dewaluacja jednocześnie również wywarła wpływ. Ponieważ marokańscy odbiorcy nie mają żadnej tradycji kupieckiej, zamiast pozostawać przy stałych dostawcach i wierzyć im, że żądana cena jest usprawiedliwiona, zaczęli szukać nowych, tańszych źródeł zakupu lub domagać się od stałych dostawców pośledniejszych gatunków, aby taniej kupić. Niektóre firmy polskie dostosowując się do tych wymagań dostarczyły gorszy towar po niższej cenie, co przyczyniło się również do dezorganizacji rynku.

Zachodzi przy tym obawa, iż wobec niskich ofert pewnych fabrykantów poważne polskie fabryki mogą całkowicie utracić rynek zbytu, a konkurencja innych krajów usunie zły polski towar.

Dla usunięcia wszelkich zastrzeżeń co do kwalifikacji gatunku, wskazanym jest, by firmy polskie określały gatunek według przyjętej nomenklatury międzynarodowej.

Stwierdzić jednak należy, że szereg ofert marokańskich odbiorców nie był wykorzystany przez firmy polskie, gdyż brak potwierdzenia zamówienia przez dłuższy okres czasu, zmuszał odbiorców do robienia zamówień w krajach, które posiadają większe wyrobienie handlowe.

Również nieprzestrzeganie punktualności w dostawach powoduje nieraz u odbiorców niechęć do utrzymywania stałych stosunków handlowych.

Kwestia zastępstwa firm polskich w Maroko posiada wielkie znaczenie dla eksportu dykt.

Ponieważ rynek drzewny w Maroko znajduje się w rękach firm francuskich, wyrobienie fachowe agenta handl. oraz jego osobiste stosunki z odbiorcami przyczyniają się do rzeczowej i trwałej współpracy; dobór więc kwalifikowanych agentów winien odbywać się po uprzednim stwierdzeniu ich aktywności i referencyj.

Szereg firm polskich opracowywuje rynek marokański za pośrednictwem agencyj posiadających swoje siedziby w Europie, które utrzymują kontakt z odbiorcami w Maroko.

Celowym jednak byłoby zorganizowanie sprzedaży dykt polskich w Maroko w następujący sposób:

1) Powierzenie zastępstw firm polskich najwyżej trzem agentom handlowym, którzy ustalą metodę opracowania rynku za pomocą podziału tego rynku oraz utrzymania stałych cen uprzednio ustalonych przez firmy polskie eksportujące dykty.

2) Ustalenie i ujednostajnienie warunków płatności. Należy zaznaczyć, iż marokańscy odbiorcy międzynarodową terminologię „contre document" rozumieją swoiście, gdyż wykupują dokumenty dopiero po nadejściu towaru, chociaż powinni je wykupić natychmiast po ich nadejściu do jednego z banków w Casablanca. Byłoby pożądane, gdyby polscy fabrykanci stosowali w Maroko cennik bez rabatów (od 2 do 3% za gotówkę). Możnaby ewentualnie stosować rabat przy sprzedaży przekraczającej 20 metrów sześciennych względnie stosować bonifikatę po roku, jeżeli odbiorca nabył ponad 250 metrów sześciennych.

Ważnym zagadnieniem jest usunięcie wzajemnej konkurencji fabryk polskich, ustalenie cen i warunków sprzedaży cif porty marokańskie. Przy układaniu cen trzeba oczywiście brać pod uwagę oferty innych krajów i co pewien czas ceny kontrolować.

Ważną jest również organizacja sprzedaży w Maroko, a przede wszystkim sprzedaż tylko dużym hurtownikom oraz unikanie prowadzenia korespondencji handlowej z firmami lub osobami, o których firmy polskie nie mają szczegółowych i poważnych informacyj.

ZWOLNIENIE TOWARÓW ZE SKŁADÓW CELNYCH W TURCJI.

W ostatnich dniach kwietnia br. Rada Ministrów zdecydowała na wniosek Ministra Ceł i Monopoli jednorazowe wpuszczenie na obszar celny turecki wszystkich towarów, które znajdowały się na komorach celnych od chwili wejścia w życie w roku 1931 systemu kontyngentowego do dnia 15 lutego 1937 roku. Decyzja ta została spowodowana wybitnie dodatnim saldem bilansu handlowego Turcji za ostatni okres czasu oraz chęcią doprowadzenia do zniżki cen niektórych artykułów.

W myśl dekretu importerzy winni wypełnić wszystkie formalności do 31 maja br. Faktury winny być opłacone w Banku Centralnym Tureckim na rachunki poszczególnych państw, przy czym ewentualnie przyznane przez eksporterów kredyty mogą być wykorzystane w terminie najwyżej 3 miesięcznym, licząc od 31 maja br.

STWIERDZANIE POCHODZENIA DRZEWA ZAGRANICZNEGO EKSPORTOWANEGO DO HOLANDII.

Z uwagi na rozpowszechniane nieprawdziwe pogłoski o wprowadzeniu w Holandii świadectw pochodzenia dla towarów polskich, podajemy poniżej wyjaśnienia w tej sprawie, nadesłane przez Konsulat Generalny RP. w Amsterdamie.

W pierwszych dniach kwietnia spedytorskie firmy rozesłały do swych klientów, importerów drzewa, cyrkularz, donoszący o poleceniu przez rząd holenderski urzędom celnym kontroli pochodzenia drzewa na skutek

tego, że drzewo pochodzące z krajów, z którymi Holandia ma clearing, omijając ograniczenia clearingowe przychodzi jako drzewo z krajów nieclearingowych. Dlatego urzędy celne z polecenia rządu holenderskiego mają prawo żądać świadectw udowadniających pochodzenie drzewa.

Dnia 10 kwietnia Związek Kupców Drzewnych („Nederlandsche Houtbond“) rozesłał cyrkularz do swych członków, w którym wyjaśnia, że świadectwa pochodzenia nie są przez władze celne holenderskie żądane w tych wypadkach. kiedy faktura, czy też inne dokumenty wyraźnie stwierdzają, iż drzewo jest pochodzenia z kraju, z którym Holandia nie posiada clearingu.

W kilku znanych wypadkach okazało się, że żądanie świadectw pochodzenia dotyczyło drzewa, sprzedawanego i fakturowanego za pośrednictwem firm gdańskich, gdyż zachodzi obawa, że sprowadzone drzewo jest pochodzenia nie polskiego. Jeżeli importer holenderski czy też spedytor może wykazać się oryginalną fakturą polskiej firmy, a jeśli nie posiada ona tartaku — korespondencją z tartakiem polskim, będącą dowodem, iż drzewo jest pochodzenia polskiego — to świadectwo pochodzenia nie jest żądane.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 17 KWIETNIA DO 7 MAJA 1937 R.

BELGIA. Węgiel, służący do fabrykacji koksu najwyższego gatunku, został uwolniony od tzw. taksy przywozowej aż do końca marca 1938 roku.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dnia 24 4 br. został na okres od 25 4 1937 do 30 6 1938 zaszeregowany do systemu pozwoleniowego wywóz ex poz. 134 a) 1 beta — okrąglaki z drzew szpilkowych do 24 cm średnicy, łącznie z drzewem celulozowym.

W ten sposób znajduje się w systemie pozwoleniowym wywóz wszelkich okrąglaków z drzew szpilkowych bez względu na średnicę.

Z ważnością od 10 4 br. podwyższono cło dodatkowe na żyto z 38 na 39 koron cz. i na owies z 28 na 30 kor. czeskich. Cło dodatkowe na zboża innych gatunków bez zmian.

Syndykat zwierząt rzeźnych postanowił dopuścić do przywozu w maju rb. 12 tys. świń tuczonych, 1500 owiec i 100 wagonów tłuszczu.

Obniżone cło na stopiony tłuszcz (120 kor. cz.) i na tłuszcz surowy i słoninę (90 kor. cz.) obowiązywać będzie do końca czerwca rb.

FINLANDIA. Zakaz przywozu paszy do Finlandii, wydany ostatnio przez rząd, spotykał się z dużymi zastrzeżeniami ze strony kół rolniczych. Zakaz ten zrealizowany ma być z razu w formie znacznej podwyżki ceł.

GRECJA. Ministerstwo skarbu ustaliło w dniu 24 4 br. następujące zmiany wskaźnika przy przerachowaniu drachmy metalowej (według której obliczone są stawki celne) na drachmy papierowe, czyli obiegowe. Mnożnik „11“ (1 dr. metal. równa się 11 dr pap.) ustanowiono dla śledzi i pewnych gatunków ryb morskich, dla kawioru czerwonego, fasoli, bobu i cukru. Mnożnik „15“ obowiązuje wszędzie tam, gdzie istniał dotychczas, z wyjątkiem następujących pozycyj: kawa — mnożnik „25“, drzewo sosnowe, jodłowe i bukowe — „20“, drzewo dębowe i kasztanowe — „30“, drzewo szlachetne — „36“, nafta świetlna — „18“, mnożnik „20“ obowiązuje w pozycjach, które go miały poprzednio z wyjątkiem: kakao — „25“, marmuru kamieni itp. — „36“, mazutu, oleju do motorów Diesla — „36“, tłuszczy i olejów mineralnych — „25“, lekkiej nafty (white spirit) — „36“, blachy białej zwyczajnej i obrobionej — „25“, niektórych surowców do fabrykacji papieru — „30“.

Dotychczasowy mnożnik „22“ podwyższony został na „25“ z wyjątkiem maszyn i części do maszyn, dla których mnożnik zostanie osobno ustalony. Mnożniki „25“ i „30“ podwyższone zostały do „36“. Stawki ad valorem nie uległy zmianie.

Ostatnio dokonano szeregu zmian w greckiej taryfie celnej. Zmiany dotyczą: tektury do pudełek papierosowych, aktywnego węgla roślinnego, orzechów ziemnych. elementów (bakteryj) elektrycznych, akumulatorów i ich części, pewnych kamieni (minerałów), brzytew i aparatów do golenia, żyletek, środków opatrunkowych i amoniaku.

INDIE BRYTYJSKIE. Począwszy od 1 4 br. przywóz szmat uległ zakazowi.

W. P. IRLANDIA. Na czas od 1 maja rb. do 30 kwietnia 1938 roku obowiązywać będzie zakaz przywozu cukru z zagranicy.

JAPONIA. Zarządzeniem z dnia 16 4 rb. zostało zniesione cło na żelazo z ważnością do 31 3 1938. Od uwolnienia wyłączone zostały: stal specjalna i rury.

Oczekiwać należy w najbliższym czasie zmiany japońskiej taryfy celnej. Projekt, przedłożony parlamentowi, przewiduje m. in. obciążenie cłami wszelkiego rodzaju olejów mineralnych pędnych, benzyny i samochodów: uwolnienie od ceł surowców potrzebnych do wyrobu alkoholu (stoi to w związku z ustanowieniem japońskiego monopolu alkoholowego); zwolnienie od ceł samolotów i ich części, mających służyć jako wzory do produkcji krajowej oraz ewentualne nałożenie ceł na żelazo i stal.

JUGOSŁAWIA. Zarządzeniem min. skarbu uchylono cło na oczyszczoną siarkę i kwiat siarczany (poz. 197 p. 2) z ważnością do 16 10 br.

KANADA. Zniesiono stawkę celną w poz. tar. celnej 438i, dotyczącą różnych części samochodów. ich urządzenia i zaopatrzenia wewnętrznego. Obniżono cło w poz. 569 (ii) — kapelusze, czapki i stożki z filcu wełnianego — taryfa pośrednia (stosowana wobec towarów polskich) brzmi: 30 proc. od wartości plus 90 centów od tuzina (dotychczas 30 proc. od wart. i 1,25 dolarów od tuzina). Ze zwrotu cła w 99 procentach korzystają towary, sprowadzone do Kanady przez fabrykantów aut, autobusów i innych pojazdów mechanicznych, a stanowiące maszyny i części maszyn, nie-

produkowane w Kanadzie i potrzebne w przemyśle automobilowym.

Ostatnio dokonane zmiany w taryfie celnej dotyczą m. in. następujących artykułów: śledzi w oliwie, papieru ręcznie czerpanego, balonów szklanych i butli, flakonów i in. wyrobów szklanych, żelaza kowalskiego, rur żelaznych i stalowych, aparatów projekcyjnych dla filmów, instrumentów pomiarowych, kół stalowych kolejowych , aparatów elektrycznych do spawania, niektórych tkanin, odzieży i pasów napędowych. Ze zwrotu cła w 75 proc. korzysta papier wszelkiego rodzaju, oraz w 60 proc· części do motorów lotniczych. — Znacznej obniżce cła uległa lakierowana biała blacha oraz płyty ocynkowane z żelaza i stali.

ŁOTWA. Do przywozu zostały dopuszczone bez zezwolenia przywozowego: książki wszelkiego rodzaju, gazety i czasopisma, nuty oraz siemię lniane siewne, przeznaczone na późniejszy eksport.

PALESTYNA. Z dniem 22 4 br. rząd palestyński ustanowił nowe cło przywozowe na jaja i drób, a mianowicie: jaja przywiezione od 1 2 do 30 6 — 1 mils. (2.6 gr) sztuka, jaja importowane od 1 7 do 31 1 — 0,2 milsa (0,52 gr) sztuka. Cło dotychczasowe wynosiło 0.2 milsa przez cały rok. Stawka celna na drób wynosi 25 milsów (65 gr) od sztuki — dotychczas bez cła.

PORTUGALIA. Dekretem z 7 kwietnia dokonano pewnych zmian w portugalskiej taryfie celnej. — I tak opłaty specyficzne, wyszczególnione w taryfie importowej i eksportowej, mnoży się przez współczynnik 24.45 dla obliczenia wysokości opłaty celnej w walucie obiegowej. 1) eskudo w złocie równa się 24.45 eks· papierowym). Towary podlegające cłom ad valorem, opłacają cło w stosunku do wartości wyrażonej w walucie obiegowej. Osobne postanowienia dotyczą wysokości depozytów celnych, stawek celnych na przesyłki z towarami różnego pochodzenia. dalej opakowania bezcłowego, przywozu próbek itp.

Zarządzeniem z 19 4 br. uregulowano przywóz ziemniaków - sadzeniaków do Portugalii. Do importu dopuszczone będą tylko ziemniaki, które udają się dobrze w danym klimacie, odpowiadają wszelkim wymogom rynku handlowego oraz nie ulegają zwyrodnieniu. Wszelkie gatunki, dopuszczone do przywozu, winny być zapisane w urzędowym katalogu; ziemniaki - sadzeniaki winny być ponadto zaopotrzone w świadectwo zdrowotności, wydane przez odpowiednią instancję danego kraju, uznaną przez portugalskie min. rolnictwa Zarządzenie powyższe zawiera również dane odnośnie opakowania, gatunków handlowych itp.

RUMUNIA. Z ważnością od 1 4 br. poczyniono szereg zmian w rumuńskiej taryfie celnej. Zmiany stawek celnych dotyczą: ekstraktów mięsnych, żelatyny niejadalnej, guzików różnego rodzaju, kamienia do wyprawiania skór, cukru rafinowanego, gwoździ szewskich i patyczków do zapałek, drutu, smoły, sztucznych zębów i ócz, rozmaitych gwoździ, piór do pisania, niektórych wyrobów z ołowiu, wyrobów z blachy cynkowej, cynowej i aluminiowej, klamer do pasów, odznak, medali itp., mechanizmów do zegarków kieszonkowych i siarczanu aluminium. Podwyższono opłaty od pozwoleń przywozowych na: olej rycynowy, plusze, aksamity bawełniane, różnego rodzaju, ceratę, naczynia i wyroby fajansowe, wyroby z porcelany, rozmaite haftki i szpilki, ręczne maszynki do gospodarstwa, różne wyroby z cynku i miedzi, krany, wentyle, oliwiarki itp., rury lane, kwas mleczny, oleje lotne, naturalne i syntetyczne, używane w perfumerii, sadzę, ołówki i kredki.

Obniżono opłaty od pozwoleń przywozowych na karpie, karasie, sumy, liny i śledzie dunajskie.

Dekretem z dnia 9 4 37 zostały skreślone z listy artykułów reglamentowanych przy imporcie następujące pozycje: 1030 — żeliwo surowe, w blokach, białe lub szare, 1031 — żelazo specjalne, jak ferrochrom, forrosilicum, ferromangan, ferronikiel i forrovanadium w blokach, 1032 — półfabrykaty żelazne i stalowe do kucia i walcowania w blokach i płytach, 1033 — elektrostal w sztabach i płytach, wszelkich wymiarów, do wyrobu narzędzi.

Natomiast dekret ten wprowadził kontyngenty na import: poz. 1651 podwójny siarczan glinu i potasu (ałun). Opłata autoryzacyjna, kontyngontowa od tego artykułu wynosić będzie 200 lejów za 100 kg; jednocześnie opłata autoryzacyjna kontyngentowa została podniesiona na następujące artykuły: 831 obuwie kauczukowe a) śniegowce, boty, kalosze z 700 lei na 5000 za 100 kg; 1275 kable i druty metalowe dla elektryczności oplatane, kombinowane itp. izolowane, przy pomocy: a) kauczuku itd· z 160 lei na 4200 za 100 kg; b) emulsji itd. z 120 lei na 5900 za 100 kg, c) nici zawierających jedwab z 360 lei na 7500 za 100 kg, 1621 chlorek amonu (salmiak) b) sublimowany (w kawałkach) z 100 lei na 300 za 100 kg, 1668 sierczan sodu z 20 lei na 300 za 100 kg.

Ustalone zostały nowe wartości szacunkowe na różne towary importowane. Zmiany dotyczą następujących pozycyj:

Poz. 1394 — nikiel walcowany	— 100 kg	— 18.000 lei
Poz. 1397 — części niklowe	— 100 kg	— 30.000 lei
Poz· 1578 — tylko natrium	— 100 kg	— 15.000 lei
Poz. 574 — hafty różne:		
a) maszynowe	— 1 kg	— 1.500 lei
b) ręczne	— 1 kg	— 6.000 lei
Poz. 575 — hafty jedwabne:		
a) maszynowe	— 1 kg	— 9.000 lei
b) ręczne	— 1 kg	— 14.000 lei
Poz. 1182 — zamki i klucze:		
a) zwykłe	— 100 kg	— 17.000 lei
b) cynkowane, brązowane, niklowane itp.	— 100 kg	— 20.000 lei
c) posrebrzane lub ze stopów metalowych	— 100 kg	— 25.000 lei
Poz. 1275 — motocykle trójkołowce, rowery z motorami i części do nich	— 100 kg	— 12.000 lei
Poz. 491 — nici zwykłe z sizalu	100 kg	— 5.000 lei

TUNIS. Z dniem 13 4 br uległo podwyżce cło na szkła i cylindry do lamp pochodzenia zagranicznego. Cło wynosi obecnie 120 franków od 100 kg brutto.

Deklaracje celne przywozowe winny zawierać m. in. dane co do pochodzenia towaru oraz nazwisko, zawód i miejsce zamieszkania rzeczywistego odbiorcy towaru. Przesyłki, których deklaracje celne nie będą zawierały powyższych danych, ulegną konfiskacie.

WŁOCHY. Do bezcłowego przywozu dopuszczone zostały ponownie niektóre nawozy sztuczne i tak: azotan wapnia w ilości 20.000 ton, siarczan amonu — 30.000 ton.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Przedstawicielstwo. Firma tuniska poszukuje przedstawicielstwa fabryk polskich w zakresie artykułów szklanych i fajansowych. P/11423/95/TC.

Węgiel drzewny. Firmy maltańskie interesują się importem z Polski węgla drzewnego. P/11599/3B/TC.

Różne. Firma w Lizbonie nawiąże kontakt z eksporterami artyk. różnego rodzaju. E/11891/22/KL.

Różne. Firma w Nicosji (Cypr) interesuje się importem artykułów różnego rodzaju. E/12196/2/KL.

Reprezentacje. Firma w Haifie obejmuje reprezentacje w zakresie artyk. spożywczych, budowlanych oraz instalacyjnych. E/10823/95/KL.

Reprezentacje. Firma agenturowa w Casablanca obejmie przedstawicielstwa artyk. różnego rodzaju. E/11078/3R/KL.

Różne. Firma w Aleksandrii interesuje się importem różnych artykułów. E/11187/3M/KL.

Różne. Firma Komisowa w Aleksandrii nawiąże kontakt z producentami wyr. szklanych, fajansowych, naczyń kuchennych, krzeseł giętych oraz wyr. włókienniczych. E/11183/95/KL.

Naczynia. Firma w Tunisie nawiąże stosunki handlowe z producentami naczyń emaliowanych, wyrobów szklanych, fajansowych i porcelanowych. E/11113/3R/KL.

Książki. Firma komisowa w Toronto interesuje się importem książek oraz wydawnictw polskich. E/10374/21/KL.

Artykuły chemiczne. Firma meksykańska interesuje się importem z Polski różnych produktów chemicznych, m. innymi gliceryny, glukozy, dekstryny itd. P/8736/4C/TC.

Artykuły chemiczne. Firma szwedzka pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi fabrykami różnych chemikalii i ewent. otrzymać przedstawicielstwo. P/10637/4L/TC.

Naczynia emaliowane. Firma angielska pragnie objąć przedstawicielstwo firmy polskiej, produkującej naczynia emaliowane na Południową Afrykę. P/10686/44/Ro.

Piecyki gazowe, gazogeneratory. Firma palestyńska pragnie zakupić wymienione artykuły i prosi o odnośne oferty. P/11229/45/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

UWAGA!

Firmy polskie, do których zwróci się „Carlos M. Brandao Lda" Rua de S. Juliano 67, Lisboa, interesująca się importem szczeciny oraz „Carlos Azevedo" Rua dos Donradores 32—28 Lisboa, zechcą uprzednio porozumieć się z P. I. E. E/10479/18/KL.

SPRAWY TARYFOWE

UREGULOWANIE KONKURENCJI MIĘDZY CZECHOSŁOWACKĄ ŻEGLUGĄ NA ŁABIE A KOLEJAMI NIEMIECKIMI A CZECHOSŁOWACKIMI.

Dzięki swemu położeniu nad spławną rzeką Łabą, posiada port w Hamburgu tanią rzeczną drogę, łączącą go z zapleczem niemieckim i czechosłowackim. Jak donosiliśmy w nr 31 Biuletynu w listopadzie roku 1933, potaniała jeszcze bardziej ta droga przewozu przez wydanie 20 października roku 1933 przez czechosłowacką żeglugę na Łabie, Wełtawie i Dunaju oraz koleje czechosłowackie, taryfy na przewóz tranzytowy towarów między wolną strefą czechosłowacką w Hamburgu a Węgrami, Jugosławią, Bułgarią i Rumunią Łabą do portu w Loubi, a koleją do Bratislava nad Dunajem i tą samą drogą w odwrotnym kierunku. Taryfa ta pozbawiała koleje niemieckie w czasie trwania żeglugi na Łabie znacznej części ładunków, poprzednio przewożonych kolejami niemieckimi do portów dunajowych Regensburg i Passau, a dalej Dunajem i z powrotem. Dla zwalczenia tej konkurencji zmuszone były koleje niemieckie z wielkimi stratami w drodze postępowania wyrównawczego przejmować niskie stawki konkurencyjnej taryfy czechosłowackiej na Łabie na drodze przez Rogensburg i Passau. Usprawiedliwiona obcą konkurencją ta obniżka kosztów przewozu z Hamburga naruszała równowagę, ustaloną w roku 1928 między kolejami niemieckimi a kolejami zainteresowanymi w komunikacji z portami adriatyckimi, celem uregulowania konkurencji między portami niemieckimi a Triestem i Fiume, co dało powód Zarządom kolei, zainteresowanych w komunikacji adriatyckiej do wy-

stępywania z pretensjami do kolei niemieckiej z powodu naruszenia umówionej równowagi.

W lutym br. zawarły koleje niemieckie w Monachium umowę z kolejami czechosłowackimi i żeglugą czechosłowacką na Łabie, na podstawie której konkurencja wzajemna została uregulowaną. Umowę tę zatwierdziła następnie konferencja w Heidelbergu, w której wzięły udział koleje niemieckie, włoskie, jugosłowiańskie, węgierskie, austriackie i czechosłowackie, biorące udział w taryfach adriatyckich. Według zawartego porozumienia stawki taryfy kombinowanej Łaba-Dunaj będą mogły być tylko o 5 proc. niższymi od stawek kombinowanej taryfy między portami niemieckimi a węgierskimi portami na Dunaju z przeładunkiem w Regensburg i Passau, a nie będą mogły być niższymi od stawek opłat przewozowych między Budapesztem a Fiume, węgiersko-adriatyckiej taryfy, co znacznie ograniczy atrakcyjność tej drogi przewozu i zdaniem zainteresowanych w komunikacji adriatyckiej kolei dostatecznie zmniejszy konkurencyjność Hamburga wobec portów adriatyckich. Najlepiej wyjdą na tym koleje niemieckie, zaoszczędzając sobie na przyszłość kwoty, wypłacane dotychczas w postępowaniu wyrównawczym, celem skonkurowania taryfy Łaba-Dunaj, najgorzej strona czechosłowacka ze względu na podrożenie kosztów przewozu w komunikacji z Hamburgiem, a co zatem idzie i w komunikacjach konkurujących z Hamburgiem, towarów, eksportu i importu czechosłowackiego, następnie ze względu na zbyt nieznaczną rozpiętość 5 proc. między stawkami taryfy Łaba-Dunaj, a niemiecką taryfą dunajową, co nie pozwoli na utrzymanie wszystkich dotychczas przewożonych transportów, a wreszcie ze względu na okoliczność, że zmuszoną była do dopuszczenia w uczestniczeniu w tej taryfie wszystkich niemieckich towarzystw żeglugi na Łabie z podziałem przewożonej ilości towarów w równych częściach między czechosłowackie towarzystwo żeglugi z jednej strony, a niemieckie z drugiej. Dla kolei polskich i portów polskiego obszaru celnego podrożenie kosztów przewozu towarów czechosłowackich na drogach do innych portów, spowodowane tą umową, może być tylko korzystnym.

W wykonaniu postanowień umowy już z dniem 5 kwietnia br. zmieniono taryfę Łaba-Dunaj przez włączenie do niej znacznie wyższych stawek opłat przewozowych dla komunikacji między Hamburgiem a Budapesztem zamiast dotychczasowych, wyłącznie z tej taryfy zupełnie komunikacji z Austrią, co podraża przewóz towarów austriackich przy niektórych artykułach ponad 40 proc. i pozostawienie dotychczasowych stawek w mocy jedynie tylko dla komunikacji między Hamburgiem a Jugosławią, Bułgarią, Rumunią i dalej położonymi krajami. Równocześnie zniesiono ze strony kolei niemieckich postępowanie wyrównawcze, polegające na przejmowaniu stawek taryfy Łaba-Dunaj przy przewozie towarów przez Regensburg i Passau, zniesiono konkurencyjne ulgi w taryfach niemieckich z Węgrami i Austrią kolejowych i kolejowo-dunajowych i w taryfie węgiersko-adriatyckiej.

Uregulowanie współzawodnictwa między kolejami a żeglugą na Łabie miało obok omawianego przez nas w nr 7 Biuletynu porozumienia między żeglugą dunajową a kolejami krajów naddunajskich usunąć konkurencję, zakłócającą z obu tych stron równowagę, ustaloną umową Monachijską z roku 1928 między portami adriatyckimi i niemieckimi, według której od linii demarkacyjnej, wyznaczonej w Czechosłowacji od Zwardonia począwszy na zachód stacje położone na północ od niej nie mogły korzystać z tańszych stawek do portów adriatyckich, jak do niemieckich, zaś stacje na południe od niej położone nie mogły mieć stawek niższych do portów niemieckich, jak do adriatyckich. Pozostaje zatem tylko nierozwiązaną jeszcze żadną umową konkurencyjna droga przez porty polskiego obszaru celnego na zasadzie polsko-czechosłowacko-dunajowej taryfy portowej i czechosłowacko-polskiej taryfy portowej. Straciwszy tyle na uregulowaniu współzawodnictwa na Łabie, stara się Czechosłowacja zachować wolną rękę odnośnie do komunikacji przez swe porty dunajowe Bratislava i Komarno, wobec czego odmówiła nawet w ostatniej chwili ze swej strony ratyfikacji umowy dunajowej, w której układzie brała udział, a której postanowienia ze strony towarzystw dunajowych w znacznej części są już stosowane. Ze wzajemnej konkurencji różnych portów morskich nikt nie osiągnął tyle korzyści, co eksport i import czechosłowacki, wobec czego w pełni jest zrozumiałą rezerwa miarodajnych czynników czechosłowackich w tej kwestii.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

WZROST POŁOWÓW DALSZYCH PRZY ZANIKU POŁOWÓW PRZYBRZEŻNYCH W KWIETNIU 1937 R.

Polskie połowy morskie dały ogółem w kwietniu rb. 962.270 kg ryb morskich, wartości 196.428,— zł. W porównaniu z rokiem ubiegłym stanowi to spadek ilościowy o 473 tony, a wzrost wartościowy o 33.000 złotych.

Dopiero bliższa analiza połowów wykazuje duże przemiany, jakie zaszły w połowach.

Tak więc miesiąc ubiegły wykazał ilościowo blisko czterokrotny wzrost połowów dalszych, bo 855.310 kg (rok ubiegły 229.720 kg) i prawie taki sam wzrost wartościowy, bo 101.903 zł, podczas gdy rok ubiegły dał tylko 28.914,— zł.

Połowy natomiast przybrzeżne w kwietniu rb. były ilościowo dwanaście razy mniejsze od tego samego miesiąca ubiegłego roku (kwiecień r. b. 106.960 kg, o wartości zł 94.525, natomiast kwiecień 1936 r. 1.205.000 kg, o wartości zł 134.000,— (w czym same szproty — 1.005.000 kg).

Tak więc kwiecień bieżącego roku stał pod znakiem masowych wyjazdów naszych rybaków na dalekie wody Bornholmu, co świadczy wymownie o przeobrażeniu się naszego rybołówstwa z przybrzeżnego na rybołówstwo wybitnie dalekomorskie na Bałtyku. Trzeba również podkreślić, że połowy w kwietniu były ograniczane przez odbiorców (brak zbytu w kraju, za mała zamrażalnia ryb, za mała chłodnia rybna w Gdyni). Bez ograniczeń wyniki połowów byłyby znacznie większe. Tak więc za szybkim rozwojem i rozbudową rybołówstwa nie może nadążyć wyposażenie portu w chłodnie i zamrażalnie i nie może nadążyć organizacja zbytu ryb wewnątrz kraju. Powoduje to samorzutnie niemożność wykorzystania naszego rybołówstwa, a przecież Polska pod względem spożycia ryb morskich na głowę zajmuje jedno z ostatnich miejsc w Europie.

Podział na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco: Ilość podano w kilogramach, wartość za jeden kilogram w groszach w nawiasie: Łososi złowiono o połowę mniej: sztuk 839 — 7.400 kg (600), mielnica sztuk 728, o wadze 360 kg (300), troć sztuk 134 o wadze 330 kg (500), płastugi: stornia dwa razy więcej jak w ubiegłym roku: 91.870 kg (30), zimnica cztery razy więcej: 22.750 kg (15), natomiast połowy śledzików zmniejszyły się pięciokrotnie: 24.350 kg (40), węgorze 920 kg (150), węgorzyce tj. kwapy: spadły połowy pięciokrotnie: 120 kg (50), połowy siei wzrosły dwukrotnie: 180 kg (180), szczupaki: 5.380 kg (150), okonie 4.400 kg (80), połowy płoci wzrosły ośmiokrotnie i wyniosły 32.380 kg (50), cert złowiono cztery razy więcej: 4.680 kg (50).

Jako nowość występują w statystyce dorsze oczyszczone z głowami 383,200 kg (12), dorszy całych: 383.950 kg (8). Ryby czyszczone z wnętrzności natychmiast po połowie nadchodzą w lepszym stanie, aniżeli ryby całe i dlatego uzyskują o 50% wyższe ceny.

Z poszczególnych miejscowości najwięcej złowił: Hel — 485.340 kg, wartości zł 75.707,—, Gdynia — 352.400 kg — zł 54.713,—, Jastarnia — W. Wieś — 87.260 kg — zł 46.311,—, Chłapowo — Karwia — 8.840 kg — zł 2.719,—, Puck do Obłuża — 28.430 kg — zł 16.978.—.

Zbyt połowów przedstawiał się następująco: do wędzarń sprzedano 48.190 kg (w roku ubiegłym 730.00 kg), o wartości zł 29.204,— (w roku ubiegłym zł 36.000,—).

Do Gdańska wywieziono 7.690 kg — zł 2.475,—, do Szwecji wyeksportowano łososi 1.240 kg o wartości zł 7.440,—, na rynku miejscowym odebrano 905.150 kg — zł 157.309, z czego przerobiono w zamrażalni gdyńskiej około 70% ryb, czyli bez zamrażalni nie mogłoby być połowów bornholmskich i na głębi gdańskiej.

ROZPORZĄDZENIA W ODNIESIENIU DO CLENIA RYB MORSKICH ŚWIEŻYCH I KONSERW RYBNYCH.

Uwaga 2 do poz. 115 oraz 116 taryfy celnej przywozowej brzmi: „Ryby morskie świeże, przywożone na obcych statkach do portów polskiego obszaru celnego, podlegają cłu według wagi netto".

Okólnikiem T. 21 L. D. IV 5893/2/37 z dnia 8 IV 1937 r. (Dz. U. Min. Sk. nr 10-1937, poz. 336), Ministerstwo Skarbu wyjaśniło, że przytoczone wyżej postanowienie może być stosowane tylko do ryb morskich świeżych, przywożonych na obcych statkach rybackich do portów polskiego obszaru celnego.

Ryby morskie świeże przywożone na obcych statkach frachtowych (nie rybackich) z ulgi, przewidzianej w Uwadze 2 do poz. t. c. 115 oraz 116 korzystać nie mogą.

Okólnikiem L. D. IV 8814/2/37 z dnia 14 IV 1937 r. (Dz. U. Min. Sk. nr 10-1937 r.) Ministerstwo Skarbu udzieliło urzędom celnym następujących wyjaśnień:

1. Konserwy rybne, wymienione w poz. tc. 256, wtedy należy clić razem z bezpośrednim opakowaniem, jeżeli poszczególne jednostki towaru w opakowaniu (puszki, pudełka) ważą 500 gramów i mniej;

2. Konserwy rybne, wymienione w poz. t. c. 256, a nadchodzące w hermetycznie zamkniętych pudełkach bywają niekiedy zaopatrzone w zapasowe pokrywki, niezależnie od pokrywki hermetycznie przymocowanej do pudełka (górna część pudełka). Niekiedy do

pudełek takich dołączane są pojedyńcze druczki pouczające o sposobie użycia, lub druczki reklamowe. Wspomniane pokrywki zapasowe oraz druczki należy oclić łącznie z towarem.

Należy dodać, że klucze z drutu żelaznego do otwierania pudełek z konserwami, znajdujące się razem z towarem w jednej skrzyni i w odpowiedniej do pudełek ilości, oclone są łącznie z konserwami.

KRONIKA

WCZEŚNIEJSZE ROZPOCZĘCIE POŁOWÓW ŚLEDZI PRZY BRZEGACH NORWEGII.

W tym roku o miesiąc wcześniej rozpoczęły się połowy śledzia na Morzu Północnym, przy brzegach Norwegii. Rozpoczęto je mianowicie 6 kwietnia 1937 r., gdy w latach poprzednich połowy rozpoczynały się normalnie na początku maja.

NOWE PRZEPISY NORWESKIE O WYWOZIE ŚLEDZI.

Jak donoszą z Norwegii, wkrótce zostanie znowelizowana ustawa z roku 1925, dotycząca rozmiaru skrzyń do wywozu świeżych śledzi. Stosownie do nowej ustawy będzie wzbroniona wysyłka świeżych śledzi, bryslingów oraz śledzi mrożonych lub solonych w nieprzepisowych skrzyniach. Nowe przepisy będą obowiązywały zarówno w eksporcie jak i w obrocie wewnętrzno krajowym.

PRZETARGI

PRZETARG NIEOGRANICZONY DYREKCJI OKRĘGOWEJ P. K. P. POZNAŃ NA RÓŻNE MATERIAŁY.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) plomb ołowianych,
2) gwoździ różnych,
3) terpentyny i kalafonii,
4) farb suchych i
5) materiałów malarskich, noszących nazwę „mokrym na mokre".

Otwarcie wspomnianych przetargów odbędzie się w dniach:

1) 1 czerwca 1937 r., 2) 4 czerwca 1937 r., 3) 22 czerwca 1937 r., 4) 25 czerwca 1937 r., 5) 25 czerwca 1937 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim Nr 93 z dnia 23 kwietnia 1937 r.

PRZETARG NA DOSTAWĘ TABLICZEK ROWEROWYCH.

Państwowy Fundusz Drogowy ogłasza na dzień 26 maja 1937 roku o godz. 12, publiczny przetarg ofertowy pisemny na dostawę 1.050.000 sztuk tabliczek rowerowych z blachy żelaznej o grubości nie mniejszej od 0,61 mm, z literami oraz obwódką przy brzegu tabliczek wytłaczanymi. Tabliczki mają być malowane na kolor czarny, litery i obwódka malowane na kolor żółty.

Oferty mogą opiewać na dostawę całej ilości lub tylko części tabliczek jednak na dostawę nie mniej, jak 500.000 sztuk.

Termin dostawy upływa dnia 1 grudnia 1937 roku.

Należność za dostawę będzie płatna gotówką w dwóch równych ratach w 2 i 3 miesiące po dacie odbioru.

Przetarg odbędzie się w gmachu Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, ul. Chałubińskiego 4.

Warunki przetargu, rysunki i wzór oferty można otrzymać w koncelarii Depart. VII Dróg Kołowych Min. Kom. w Warszawie. ul. Chałubińskiego 4, pokój 264, codziennie, w dnie powszednie od godz. 10 do godz. 12 rano po złożeniu pokwitowania na wpłatę do PKO. na rachunek Nr 30400 Centralnej Księgowości Ministerstwa Skarbu dla Państwowego Funduszu Drogowego kwoty zł 3 od kompletu warunków, rysunków i wzorów.

Oferty należy składać do skrzynki, przeznaczonej na oferty, znajdującej się w gmachu Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, codziennie w dnie powszednie do dnia 26 maja 1937 roku (w ostatnim dniu do godz. 11).

Otwarcie ofert w obecności oferentów nastąpi dnia 26 maja 1937 roku o godz. 12 w Departamencie VII Ministerstwa Komunikacji, ul. Chałubińskiego 4, pokój nr 255.

Oferty powinny być składane w zapieczętowanych lakiem i nieprzejrzystych kopertach bez znaku firmy, z napisem:

„Oferta do przetargu w dniu 26 maja 1937 roku na dostawę tabliczek rowerowych".

Celem zabezpieczenia oferty należy złożyć do jednej z kas skarbowych wadium w wysokości 5 proc. wartości oferowanej przez firmę dostawy i dołączyć do ofert kwit o złożeniu wadium, bądź złożyć go dodatkowo przed otwarciem ofert.

Umowa będzie zawarta w imieniu Państwowego Funduszu Drogowego przez Ministerstwo Komunikacji.

Państwowy Fundusz Drogowy zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta na całą dostawę lub jej część, oraz prawo nieprzyjęcia żadnej oferty, względnie unieważnienie przetargu.

WIDOKI IMPORTU POMARAŃCZ W NADCHODZĄCYM SEZONIE LETNIM

Sezon zimowy importu pomarańcz skończył się już przed miesiącem. Obecnie nadchodzą jeszcze transporty pomarańcz z wiosennych zbiorów, ale już tylko w mniejszych ilościach. O ile chodzi o pomarańcze hiszpańskie spodziewany jest jeszcze jeden transport — ładunek okrętowy (w dniu 11-12 bm. ss „Linda“ wyładował w Gdyni około 896 ton pomarańcz, które przywiózł z portu Valencia). Wśród importerów są jednak wątpliwości, czy z uwagi na roztoczenie ściślejszej kontroli ze strony floty Generała Franco nad wychodzącymi ładunkami towarów z portów, położonych na terytorium zajętym przez wojska rządowe, uda się organizacjom eksportowym transport ten szczęśliwie wyekspediować.

W ostatnim sezonie zimowym 1936-37 import pomarańcz do Polski był znacznie większy niż w takim okresie 1935-36. Wzrost importu wynosił około 8 proc. Jak w latach ubiegłych tak i w sezonie 1936-37 dominował import pomarańcz hiszpańskich. Na drugim miejscu stał import z Palestyny. Z pozostałych krajów, które partycypowały w obsłudze rynku polskiego w pomarańcze i mandarynki (Włochy, Cypr, Syria i Grecja) największy udział przypada na Włochy.

O ile przed zimowym sezonem plan importu był znany zainteresowanym, chociaż w 50% importerzy mogli poczynić na tej podstawie już pewne przygotowania, to na nadchodzący sezon letni, który jest bardzo bliski, nikt nie wie narazie w jakim kierunku pójdzie nasza polityka importowa. Dlatego też widoki importu w tegorocznym sezonie letnim nie zapowiadają się dobrze z jednej strony z braku sprecyzowania ze strony czynników miarodajnych polityki importowej, z drugiej zaś wskutek konieczności zmiany krajów dostaw ze względu na nieurodzaj pomarańcz w USA.

Jak wiadomo głównym dostawcą pomarańcz do Polski w sezonie letnim były dotychczas Stany Zjednoczone AP. (Kalifornia) — Tegoroczne zbiory w USA. wskutek szkód wyrządzonych przez silne mrozy są znacznie mniejsze niż w roku 1936. Np. zbiór pomarańcz kalifornijskich gat. „Valenia“ oszacowany jest na 14,5 mil. skrzyń, gat. „Navel“ i innych na 12 mil. skrz., podczas gdy w zeszłym roku zbiór w Kalifornii wynosił w pierwszym wypadku 18,5 mil. skrzyń (zbiór przeciętny z ostatnich ubiegłych 3 lat wynosił blisko 21 mil. skrzyń, a w drugim — 14,5 mil. skrzyń, w ostatnich 3 latach przec. 15¼ mil skrzyń). — Ponieważ już w zeszłym roku import pomarańcz kalifornijskich napotykał wskutek podciągnięcia go pod transakcje kompensacyjne na znaczne trudności i naraził importerów na duże straty ze względu na udzielenie pozwolenia jednej firmie na przywóz pomarańcz z Kolonii Portugalskich bez kompensaty, trudno jest przypuszczać, aby w roku bieżącym ktoś angażował się w imporcie z USA. Ceny zakupu pomarańcz kalifornijskich wskutek nieurodzaju będą w roku bieżącym znacznie wyższe niż w roku ubiegłym i import z tego kraju przy niesprecyzowanych warunkach importu mógłby przynieść zainteresowanym większe straty niż w sezonie zeszłorocznym.

Drugim główniejszym dostawcą pomarańcz do Polski w sezonie letnim jest Portugalia (Kolonie Portugalskie w Afryce Wschodniej). Pewne ilości pomarańcz letnich importowane są również z Brazylii i z Kolonii afrykańskich francuskich.

Według informacji tygodnika angielskiego „Weekly Fruit Intelligence Notes“ nr 6 z dnia 5 maja br. zbiory pomarańcz w Portugalskiej Afryce Wschodniej są w tym roku większe niż w roku ubiegłym i eksport do krajów kontynentalnych Europy będzie w tym roku znacznie powiększony. Ma on nawet przewyższać o około 10 proc. eksport z roku 1932, w którym dowozy do krajów kontynentalnych Europy z Kolonii Portugalskich były największe. — Tegoroczne zbiory pomarańcz w Brazylii jakkolwiek nieco spóźnione, będą prawie te same co w roku 1936. Wskutek opóźnienia się zbiorów jakość pomarańcz nie jest jednak taka jak w ostatnim roku. Ogólny eksport Brazylii przewidywany jest na około 4 mil. skrzyń, z czego około 2,5 mil. skrzyń wysłane zostanie do Anglii. Czy i jaka ilość z tego kwantum przyjdzie do Polski nie jest narazie wiadomym, gdyż importerzy polscy nie zgłosili dotychczas żadnego zapotrzebowania na pomarańcze brazylijskie. Należy zatem przyjąć, że ewentualny import z Brazylii w tym sezonie będzie miał nadal charakter sporadyczny.

Czynione są jedynie usilne starania o dowóz pomarańcz z Portugalii, Kolonii Portugalskich, Kolonii Francuskich oraz z Południowej Rodezji (Brytyjskiej). Niektóre firmy importowe powysyłały już do Paryża i Portugalii swoich przedstawicieli dla dokonania zakupu pomarańcz z wymienionych wyżej krajów. — Dotychczas jednak nie ma żadnej wiadomości, czy i jakie ilości przedstawiciele odnośnych firm zdołali zawrzeć już kontrakty dostaw.

Ponieważ dotychczas nie mamy konkretnych danych o planie importowym, należy przyjąć, że import pomarańcz w roku bieżącym będzie prawdopodobnie mniejszy niż w roku ubiegłym.

KRONIKA

ZAPASY POMARAŃCZ I CYTRYN W GDYNI.

Według obliczeń z dnia 11 i 12 V br. ogólne zapasy owoców południowych świeżych wynoszą około 68000 skrzyń. Z ilości tej przypada na pomarańcze hiszpańskie około 35 tys. skrz., pomarańcze palestyńskie około 15 tys. skrz., na pomarańcze włoskie około 5 tys. skrz., na grapefruity 1500 skrz. i na cytryny włoskie około 11500 skrzyń.

COFNIĘCIE ZNIŻKI CELNEJ NA GRAPEFRUITY.

Przewidziana w poprzednich rozporządzeniach o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła, ulga celna na „grapefruits" (poz. 60 p. 4 uwaga 3) została z dniem 20 kwietnia br. cofnięta.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 19-20 bm. spodziewany jest ss „Lewant", którym ma nadejść 1.031 skrzyń pomarańcz i 598 skrzyń grapefruits palestyńskich.

14-15 bm. ma nadejść dla firmy „Bananas" w Gdyni ca 35.000 kg bananów. Transport ten przywiezie ms „Progres" z Rotterdamu.

Dnia 15-16 bm. spodziewany jest transport ca 30.000 kg bananów dla firm: Józef Fetter i Gdyński Import Owoców Południowych w Gdyni, który ma nadejść na ms „Thea" z Londynu. —

OSTATNIE TRANSPORTY KAWY I HERBATY.

Dnia 25 kwietnia br. ss „Kościuszko" nadszedł transport kawy z Południowej Ameryki dla Gdyni 525 worków, dla Gdańska 1.155 worków. Ss „Sleipner" nadszedł do Gdyni dnia 10 bm. z transportem herbaty z przeładunku w Kopenhadze w ilości 750 kg.

Dnia 12 bm. zawinął do portu ss „Chorzów" z ładunkiem 3736 kg herbaty z Dalekiego Wschodu z przeładunku w Roterdamie.

Dnia 16 bm. nadejdzie ss „Pułaski", który ma transport 1.569 worków kawy dla Gdyni i 1.287 worków dla Gdańska.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 6 bm. nadeszły do Gdyni 2 statki: „Nordland" i Aasne". „Nordland" przywiózł 4.416 skrzyń pomarańcz palestyńskich wagi 167.770 kg. „Aasne" wyładował 75.575 kg koryntek greckich i 5.632 kg sułtanek tureckich.

Ss „Niobe" nadszedł do Gdyni dnia 8 bm. z transportem 124 ton cytryn i pomarańcz.

Ss „Linda" przybył dnia 10 bm. i wyładował 10.124 skrzyń pomarańcz hiszpańskich.

ROZRACHUNEK POLSKO-PALESTYŃSKI

Zwracamy uwagę importerom, utrzymującym stosunki handlowe z firmami palestyńskimi na nowy Okólnik Komisji Dewizowej nr 44 z dnia 29 IV br. w sprawie obrotu rozrachunkowego polsko-palestyńskiego. Okólnik ten opublikowany jest w Dzienniku Urzędowym Min. Skarbu nr 12, z dnia 5 maja br. pod poz. 406.

WZROST IMPORTU POMARAŃCZ I CYTRYN.

Import pomarańcz w pierwszych 4 miesiącach br. wzrósł w stosunku do takiego okresu w ubiegłym roku o około 10,5 tys. quintali, a import cytryn o około 15600 quintali. Import cytryn został prawie podwojony.

PARAFOWANIE UKŁADU HANDLOWEGO POLSKO-FRANCUSKIEGO.

W dniu 12 bm. parafowany został w Paryżu układ handlowy polsko-francuski. Jakkolwiek nie znane są jeszcze szczegóły tego układu, należy przyjąć, że ułatwi on import pomarańcz z Kolonii francuskich w bieżącym sezonie. —

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (13 V 37.)

W handlu hurtowym towarów kolonialnych panuje nadal zupełny zastój. W związku z akcją przeciw-działania zwyżce cen nie ma nawet widoków, aby w najbliższym czasie nastąpiło polepszenie w tej branży.

Kawa surowa.

Na rynkach zagranicznych tendencja spokojna. W Nowym Jorku notowano w dniu 8 i 10 bm. kawy brazylijskie po cenach za 1 lb. w centach dolar.: kawę Santos 8 V po 11,50, z dostawą na lipiec, kontrakty po 10,81 cent. dol., loco 10/V, po 11,75 z dostawą na lipiec po 10,75 — 10,77 c. — Rio 8/V po 9,12 z dostawą na lipiec po 7,32, loco 10/V, po 9,25 z dostawą na lipiec po 7,26.

Na rynku krajowym tendecja zniżkowa. Towar sprzedaje się po niżej ceny własnej. — Pomimo tego brak nabywców. — Firmy warszawskie posiadające duże zapasy kawy brazylijskiej sprzedają Rio 7 już po zł 3,60 za kg. Firmy gdyńskie utrzymują ceny w granicach: Rio 7 zł, 3,80 — 3,85 za kg, gat. Kapitania zł 4,05 — 4,15 za kg, Santos 4,40 — 4,50 zł za kg. Ceny na kawy niebieskie są bez zmian.

Herbata.

Na rynkach zagranicznych tendencja utrzymana. Na rynku krajowym zbyt bardzo słaby. — Transakcje dochodzą do skutku w bardzo rzadkich wypadkach, a to wskutek zapowiedzi dalszej obniżki cen na niektóre gatunki herbaty. Obecne ceny wahają się w granicach: Sumatra 12,50 — 13,00 zł za kg, Ceylon gat. lepszy 14, — 15,00 zł za kg, Ceylon średni 13,40 — 13,80 zł za kg, Ceylon zwykły, ceny utrzymane na poziomie poprzednim.

Korzenie.

W handlu korzeniami sytuacja pogorszyła się. Brak nabywców na pieprz zmusza importerów do wyzbywania się tego artykułu nawet o 10 groszy poniżej kosztów własnych. Artykuł ten (pieprz czarny) sprzedaje się obecnie już po cenie zł 4,60 — 4,65 za kg. Ceny na cynamon bez zmiany. Ziele angielskie sprzedaje się o około 8,5 proc. taniej niż w poprzednim okresie czyli po zł 6,70 — 6,85 za kg.

Ziarno i masło kakaowe.

Na rynkach zagranicznych tendencja zniżkowa. W Londynie notowano w dniu 8 V br. ziarno Accra bardzo dobre po 39,6 — 40 sh za cwt., Ceylon 75—85 sh., Bahia 56 sh., Accra z nowych zbiorów z dostawą na październik - grudzień cif kotynent — notuje się po 40,6 sh. Na masło kakaowe tendencja słaba. — Zbyt w kraju również słaby. Ceny zniżkowe.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 30 kwietnia do 12 maja br. odbyły się 4 przetargi, z których 3 urządziły Aukcje Owocowe Sp. z o. o. w Gdyni i jeden Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o. w Gdyni.

Łącznie wystawiono na tych przetargach: 8.442 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 4.790 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 280 skrzyń pomarańcz włoskich, 1.100 skrzyń grapefruits palestyńskich i 1.159 skrzyń cytryn włoskich.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

I. urządziły dnia 30 kwietnia przetarg — wystawiając: 1) 4.026 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, które sprzedano w całości po 1.05 do 1,13 za 1 kg; 2) 120 skrzyń palestyńskich pomarańcz — w całości sprzedano po 0,80 — 0,85 zł na kg; 3) 750 skrzyń grapefruits palestyńskich — sprzedano 545 skrzyń po 20—26.50 zł za 1 skrzynię; 4) 25 skrzyń cytryn włoskich, które sprzedano po 34 zł za 1 skrzynię.

II. Na aukcji w dniu 4 bm. wystawiono: 1) 764 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, z których sprzedano 681 skrzyń, po cenie 1,13 do 1,17 zł za 1 kg; 2) 8.322 skrzyń pomarańcz palestyńskich w całości zostały sprzedane jako towar nieclony, z tego 6.822 po 5 sh. za skrzynię i 1.500 skrzyń po 14 sh. za skrzynię; 3) 360 skrzyń grapefruits palestyńskich — sprzedano 310 skrzyń po 23 — 27 zł za skrzynię; 4) 133 skrzyń cytryn włoskich — wszystko sprzedano od 15 do 18 zł za skrzynię.

III. Na aukcji w dniu 10 bm. wystawiono: 1001 skrzyń cytryn włoskich, z których sprzedano 501 skrzyń, osiągając 30 — 32,50 zł na 1 skrzynię.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o. urządziły dnia 7 maja br. przetarg, wystawiając 280 półskrzynek pomarańcz włoskich — towar komisowy firma „Hurtowoc" bez limitu.

Towar w całości sprzedano po 26,50 — 28 zł za skrzynię.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Włochy!

Ostatnio pomarańcze włoskie napotykały na rynku europejskim na silną konkurencję pomarańcz hiszpańskich, które wprawdzie gorsze gatunkowo, ponieważ towar jest już bardzo dojrzały i nieświeży, jednak sprzedawane były po tak niskiej cenie, że znajdowały chętnych nabywców. Inaczej przedstawia się sytuacja na rynku polskim, gdzie odczuwa się brak pomarańcz włoskich, wskutek czego zwyżkowała cena hiszpańskich.

Równocześnie pomarańcze włoskie, o ile chodzi o rynek polski, miały silną konkurencję ze strony palestyńskich, których cena jest dosyć przystępna. Oprócz tego pokazały się na rynku pomarańcze z Cypru. To spowodowało słabe zainteresowanie tym artykułem i zniżkę cen pomarańcz włoskich.

Słabo zapowiadają się zbiory owoców świeżych, jak gruszki, śliwki itp. gatunek jednak ma być zadawalniający.

Ostatnie notowania cen owoców suszonych: migdały 1.300 — 1.475 lirów w workach po 100 kg; orzechy 365 — 385 lirów w workach po 50 kg; pistacje 2.750 — 2.825 lirów w skrzynkach po 50 i 25 kg.

Nowe zbiory zapowiadają się dobrze, jedynie w Sycylii spodziewane są mniejsze zbiory od zeszłorocznych. Ceny nie są jeszcze ustalone.

Ceny cytryn włoskich: Ricioppi znakowana Limoni 300+⅓ 360—67 lirów; Ricioppi znakowane Limoni 360+⅓ 490 — 68 — 69 lirów; Palermo Verdelli 300—360, 490—75 lirów; Verdelli półskrzynki 150 — 80 lirów za parę; Verdelli półskrzynki 300 — 78 lirów za skrzynię.

TREŚĆ:

SPROSTOWANIE.

W numerze 9 Biuletynu na stronie 7, piąty ustęp od dołu (lewa szpalta) powinien rozpoczynać się od słów „Konferencje reprezentują b. poważne interesy Żeglugowe...“ Dwóch poprzednich wierszy jako omyłkowo wydrukowanych, nie należy brać pod uwagę.

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 30 maja 1937 r. | NR 10

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Rola Targów Gdyńskich w naszej ekspansji morskiej

Fakt powstania jakiejś imprezy targowej opierać się musi na ściśle określonych przesłankach gospodarczych, a mianowicie na możliwości skoncentrowania podaży i popytu na pewną grupę towarów w jakiejś specyficznej miejscowości dogodnie dla sprzedających oraz dla kupujących położonej. Skuteczność imprezy targowej jako instrumentu wymiany polega na tym, że kupujący i sprzedawcy spotykają się niejako w pół drogi w warunkach, sprzyjających zawieraniu faktycznych transakcyj, albowiem większa ilość oferentów i reflektantów ułatwia sprzedającemu znalezienie nabywcy a kupującemu znalezienie dostawcy na miejscu, a to w warunkach najdogodniejszych dla obu stron.

W miarę zaś rozwoju imprez targowych, zależnie od ich faktycznej żywotności, uwydatnia się tendencja do coraz to większej specjalizacji zarówno ze strony podaży jak i popytu; oznacza to oczywiście coraz to szersze rozgałęzienia się wpływów, wywieranych przez Targi, w dziedzinie produkcji, wymiany, i związanych z nimi działów życia gospodarczego w ogóle. Taka była ewolucja wszystkich imprez targowych, począwszy od targów tygodniowych w miastach i miasteczkach poprzez jarmarki, targi regionalne i krajowe aż do wielkich imprez o znaczeniu międzynarodowym, cechujących teraźniejszość powojenną.

Ewolucja ta oczywiście nie pozostaje bez wpływu na znaczenie miejscowości, w których odbywają się Targi. Na licznych przykładach możnaby wykazać, jak bardzo targi, które zdały egzamin ze swej żywotności, przyczyniły się do rozrostu gospodarczego i tym samym do rozszerzenia zasięgu wpływów materialnych i innych odnośnych miast targowych. Lipsk, Poznań, Lwów, Mediolan zawdzięczają swoją ustaloną już markę aktywnych ośrodków handlowych, przede wszystkim swoim Targom. Toteż społeczeństwo w tych miastach otacza najtroskliwszą opieką swoje imprezy targowe, uważając je za nierozerwalną część swego kulturalnego i gospodarczego oblicza. Te same warunki powinny zaistnieć także w Gdyni. Targi Gdyńskie bowiem zainicjowane w 1935 roku mają — jako instytucja neutralna, tj. finansowo nie zainteresowana w transakcjach, zawieranych za jej pośrednictwem — spełnić podwójne zadanie: Z jednej strony mają związać transakcjami Gdynię, jako nowy twór gospodarczy o specjalnym zakresie działania, z zapleczem a z drugiej strony mają stać się instrumentem wymiany między eksporterem polskim, a importerem zamorskim, spotykającymi się w pół drogi w Gdyni.

Ta akcentująca się coraz bardziej rola Targów Gdyńskich nadaje tej imprezie swój specyficzny charakter: koncentrując bowiem zainteresowanie przemysłowców i kupców polskich na czołowe zadania, jakie Gdynia ma spełnić w zakresie obsługi naszego handlu zamorskiego, impreza ta działa wybitnie w kierunku propagowania miasta i portu gdyńskiego wśród społeczeństwa polskiego i zagranicznego, które o tych sprawach skądinąd tylko fragmentarycznie się dowiaduje, z prasy, literatury i dorywczych informacyj.

Stąd wniosek, że Targi Gdyńskie nie są czymś oderwanym od struktury życia gospo-

darczego Gdyni, lecz przeciwnie, że zasadniczo tkwią głęboko w tej strukturze i należą do rzędu interesów, które wymagają ciągłego poparcia i zrozumienia ze strony wszystkich czynników, bezpośrednio współdziałających w rozwoju miasta i portu gdyńskiego.

Przecież naturalne warunki, wśród których powstały największe targi świata, Targi Lipskie są pod wielu względami podobne do tych, wśród których Targi Gdyńskie rozpoczęły swoją pracę. M. in. o rozwoju Targów Lipskich zadecydowało dogodne położenie geograficzne na krzyżowaniu wielkich szlaków handlowych.

Gdynia podobnie jak Lipsk, stanowi punkt węzłowy, w którym stykają się z jednej strony wszystkie linie morskie, łączące Polskę ze wszystkimi niemal rynkami świata, a z drugiej strony, główne drogi lądowe wiodące do poszczególnych ośrodków handlowych w Polsce i przez Polskę do obszarów środkowo i południowo - wschodnio europejskich, należących do dalszego zaplecza portu gdyńskiego. W rachubę wchodzi tu w szczególności arteria handlowa wiodąca w kierunku północno - południowym z Gdyni za pośrednictwem nowo wybudowanej linii kolejowej do Katowic i dalej do Czechosłowacji, Węgier i Austrii, oraz do Rumunii i na Bliski Wschód.

Istnieją również wyraźne oznaki, wskazujące na to, że Targi Gdyńskie powołane są do odgrywania poważnej roli w zakresie naszego importu; dają bowiem z powodu położenia geograficznego Gdyni zagranicznym firmom dogodne warunki do wystawienia swoich produktów; w szczególności powinna ta rola Targów Gdyńskich uwydatnić się w zakresie naszego importu surowców kolonialnych, który już obecnie znajduje sobie coraz bardziej punkt oparcia w Gdyni, na co wskazuje fakt uruchomienia tutaj w czasie najbliższym arbitrażu skór, arbitrażu bawełny oraz dotychczasowa działalność aukcyj owocowych, jak niemniej stopniowe powstawanie w Gdyni firm z poważnym kapitałem, o charakterze importowo rozdzielczym. I tak jak fakt odcięcia Europy od szlaku ze Wschodu oddziaływał na rolę Lipska w zakresie handlu artykułami kolonialnymi, tak samo i dzisiaj odosobnienie Rosji Sowieckiej pozwala Gdyni wykorzystać w całej pełni swoje połączenia morskie oraz lądowy szlak z północy na południe do krajów południowo - wschodniej Europy.

Wreszcie podobnie jak w Niemczech Środkowych powstał przemysł nastawiony na eksport, ciążący do Lipska jako do swego naturalnego ośrodka rozdzielczego i posługujący się Targami Lipskimi jako dogodnym instrumentem wymiany, tak samo mamy już na terenie Gdyni i jego zaplecza cały szereg pionierskich placówek branż., nastawionych na eksport zamorski, które współpracując z Targami Gdyńskimi będą miały ułatwioną możliwość nawiązywania stosunków handlowych z odbiorcą zamorskim, mającym w ten sposób uproszczoną kalkulację bez potrzeby ponoszenia dodatkowych kosztów penetracyjnych.

Wobec wzrastającej wciąż roli, jaką odgrywa port gdyński w międzynarodowym handlu zamorskim przy równoczesnej rozbudowie sieci bezpośrednich połączeń żeglugowych, z poszczególnymi krajami zaoceanicznymi, Targi Gdyńskie stanowią szczególnie podatny teren dla przedstawienia interesantom z krajów zamorskich, a w szczególności sferom gospodarczym spośród ludności polskiej zamieszkującej obszary emigracyjne, całokształtu produkcji polskiej, nastawionej na eksport, a zwłaszcza próbek i wzorów standardowych artykułów polskich ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb Polonii zagranicznej. Jako towary eksportowe, zwłaszcza przeznaczone do komsumcji dla Polonii amerykańskiej, wchodzą w rachubę: szynki i przetwory mięsne, konserwy, jarzyny i owoce, ogórki, grzyby suszone, kasze polskie, słodycze, wyroby wódczane, wyroby bednarskie, zioła lecznicze, wyroby przemysłu ludowego, pierze, puch, szaliki wełniane, szczecina, konfekcja robotnicza, materiały na krawaty (sztuczno - jedwabne), filce, książki, pocztówki, dewocjonalia, obrazy i druki folklorystyczne i inne.

Akcja popierania eksportu obejmuje oczywiście cały szereg pokrewnych dziedzin, ściśle z techniką eksportową związanych, jak np. kwestię znakowania towarów, opakowania itp. Znaczenie opakowania staje się coraz ważniejszym zwłaszcza w handlu zamorskim nie tylko dlatego, że odpowiednie opakowanie chroni towar od uszczerbku w czasie przewozu morskiego, zabezpiecza — o ile chodzi o artykuły żywnościowe — zdrowotność towaru, służy do jego propagowania na terenie zagranicznym i t. d., ale również z powodów kalkulacyjnych, ponieważ przez dobór najbardziej odpowiedniego opakowania z uwzględnieniem możliwości jak najdalej idącego wykorzystania przestrzeni ładunkowej na statkach, można oszczędzić znaczną część kosztów przewozu. I w tej dziedzinie będą Targi Gdyńskie mogły spełniać ważną funkcję nie tylko przez wystawianie najnowocześniejszych typów opakowań, lecz również przez zorganizowanie odpowiedniej służby informacyjnej.

W ten sposób rola, jaką Targi Gdyńskie mają odgrywać w naszym handlu zamorskim, łączy się ściśle z ogólnym kierunkiem naszej polityki gospodarczej, ujętej w programie morskim, który m. in. przewiduje stopniowe przekształcenie się miasta i portu gdyńskiego z portu jedynie przeładunkowego w silny ośrodek przemysłowo - handlowy o charakterze przetwórczo - rozdzielczym. W sprawie tej wypowiedział się p. Minister Przemysłu i Handlu w swym przemówieniu sejmowym

z 17 lutego rb. jak następuje: „Wytyczną dla programu gdyńskiego powinna być przede wszystkim praca nad uchwyceniem w swe ręce wszystkich procesów, związanych z transportem i handlem towarów kierowanych już dziś przez Gdynię, uszlachetnienia tego obrotu, oraz organiczne związanie życia gospodarczego portu z życiem zaplecza. Czynnikiem, który może zapewnić Gdyni dalszy rozwój, jest przede wszystkim stworzenie na jej terenie silnego handlu". Do tego dodał następujące uwagi: „Nasuwa się tutaj cały szereg dalszych zagadnień z zakresu wiązania dyspozycji handlowej z naszymi portami, do których w pierwszym rzędzie zaliczam problem dalszego rozwijania w Gdyni operacyj finansowania handlu morskiego, rozbudowy obrotu warrantowego oraz *Targów morskich*".

Istnieje poza tym cały szereg dziedzin gospodarczych, związanych z ewolucją miasta i portu gdyńskiego, w których Targi Gdyńskie będą mogły spełnić swoje zadania z pożytkiem dla życia gospodarczego Polski.

Należy wspomnieć o fakcie, że miasto Gdynia — jak i zresztą jego najbliższe zaplecze, znajdujące się obecnie dopiero w początkowej fazie swego rozwoju, stanowi bardzo pojemny rynek dla wszelkiego rodzaju towarów, które nie mogąc być nabyte na miejscu, muszą być sprowadzane z rozlicznych ośrodków dystrybucyjnych, położonych w głębi kraju. I tutaj mogą Targi Gdyńskie odgrywać poważną rolę jako łącznik między klientelą tutejszą a dostawcami w innych dzielnicach kraju, ułatwiając zawieranie transakcyj, na podstawie wystawionych na Targach prób i wzorów. Chodzi tu w szczególności o takie artykuły zaplecza, jak artykuły żywnościowe, przedmioty urządzenia domowego, środki komunikacyjne itp.

Następnie otwierają się tutaj szerokie możliwości zbytu dla wszelkiego rodzaju artykułów, potrzebnych w związku z postępem akcji uprzemysłowienia Gdyni i tworzenia w obrębie strefy wolnocłowej portu gdyńskiego przemysłu eksportowego i reeksportowego o charakterze uszlachetniającym, jak np. materiały budowlane i do budowy dróg, urządzenia warsztatów i fabryczne narzędzia i maszyny, motory, przybory biurowe i tp.

Wreszcie należy wspomnieć o tym, że ścisły związek jaki zachodzi między uprzemysłowieniem Gdyni a rozwojem naszej aktywności na morzu, wytwarza cały szereg nowych zapotrzebowań wymagających zaspakajania przez skoncentrowanie odpowiedniej podaży na miejscu. Wymienić tu należy m. in. artykuły, służące potrzebom rybołówstwa, budowy i naprawy statków, kutrów i łodzi, materiały opakowaniowe, przybory żeglarskie, instrumenty precyzyjne itp. Również w tej dziedzinie Targi Gdyńskie powołane są do odgrywania roli pośrednika między wytwórczością a sferami zainteresowanymi w tej nowopowstałej gałęzi handlu.

W razie zaś ukonstytuowania w przyszłości Targów Gdyńskich jako instytucji o charakterze międzynarodowym, będą Targi Gdyńskie stanowiły podatny teren do nawiązywania bezpośrednich stosunków handlowych z dostawcami zagranicznymi w zakresie importu całego szeregu artykułów, nie wyrabianych w kraju a potrzebnych do rozwoju całego regionu gdyńskiego.

Z przytoczonych powyżej momentów, wskazujących na specyficzną rolę Targów Gdyńskich w naszym życiu gospodarczym, wynika jasno, że nie można ich uważać za przedsiębiorstwo współzawodniczące z innymi imprezami targowymi w Polsce, lecz przeciwnie uzupełniają one znakomicie działalność innych imprez targowych na odcinku, należącym do bezpośredniej sfery interesów miasta i portu gdyńskiego, tj. w zakresie naszego handlu zamorskiego i dziedzin gospodarczych, bezpośrednio z nim związanych.

Na podstawie wywodów powyższych ująć można przyszłą rolę Targów Gdyńskch w następujących tezach:

1) Instytucja ta pod względem strukturalnym spełniać ma ważną funkcję instrumentu wymiany towarowej w zakresie naszego eksportu i importu i reeksportu zamorskiego oraz w dziedzinie tranzytu przez Gdynię towarów, idących w kierunku rynków zamorskich lub stamtąd pochodzących.

2) Instytucja ta, pod względem koniunkturalnym (chodzi tu oczywiście o koniunkturę obliczoną na najdalszą metę) odgrywać będzie poważną rolę w dziedzinie rozwoju miasta i portu gdyńskiego, w szczególności w związku ze stopniowym urzeczywistnieniem projektu uprzemysłowienia Gdyni.

3) Działalnością Targów Gdyńskich objęte zostaną również i inne dziedziny naszej wymiany towarowej, bezpośrednio lub pośrednio z wyżej wspomnianymi zasadczymi działami związane, o ile to będzie odpowiadało aktualnym potrzebom naszego życia gospodarczego. Trudno byłoby oczywiście w chwili obecnej wyrokować, o jakie specjalne działy będzie tu chodziło.

Jako końcowy wniosek należy stwierdzić, że Targi Gdyńskie obok mającej powstać stałej Wystawy Prób i Wzorów eksportowych oraz rozszerzonej i usprawnionej służby informacyjnej stanowić będą organiczną część składową całego aparatu, służącego interesom naszej ekspansji zamorskiej za pośrednictwem Gdyni.

Dr Jerzy Adamkiewicz



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY

W dniu 28 maja odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby.

Prezydium omówiło obszernie kształtowanie się w chwili obecnej sytuacji w zakresie polityki cen i doszło do wniosku, że na razie nie zachodzi potrzeba powoływania przy Izbie specjalnej komisji badania cen, jak to pierwotnie zamierzano.

W dalszym ciągu posiedzenia Prezydium dokonało wyboru przedstawicieli Izby do Rady Handlu Zagranicznego w osobach dotychczasowych delegatów — wice-prezesów Izby dr-a Konrada Kasperowicza i inż. Władysława Rawicza-Szczerbo oraz załatwiło szereg spraw bieżących.

MIĘDZYMINISTERIALNA KOMISJA DLA SPRAW EKSPORTOWYCH W GDYNI.

W dniach 28 i 29 maja urzędowała w Gdyni w lokalu naszej Izby Międzyministerialna Komisja dla Spraw Eksportowych, powołana ostatnio przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu pod przewodnictwem Dyrektora Instytutu Eksportowego p. Mariana Turskiego. W skład komisji wchodzą przedstawiciele Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Ministerstwa Komunikacji, Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych, Państwowego Instytutu Eksportowego oraz przedstawiciel Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, ponadto w pracach komisji brali udział Naczelnik Wydziału Przemysłowego Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Toruniu p. Barciszewski oraz przedstawiciel Urzędu Celnego w Gdyni.

Izbę naszą podczas konferencji Międzyministerialnej Komisji z eksporterami okręgu Izbowego reprezentował wice-prezes Izby Dr K. Kasperowicz oraz wice-dyrektor Izby p. J. Kawczyński.

Komisja Międzyministerialna dla Spraw Eksportowych ma na celu zaznajomienie się w sposób możliwie wyczerpujący z dezyderatami firm Okręgu Izby w zakresie Eksportu.

Izba nasza po otrzymaniu zawiadomienia o terminie przybycia Komisji Międzyministerialnej do Gdyni rozesłała odnośne zawiadomienia do blisko 100 firm, trudniących się eksportem oraz do organizacyj branżowych. Firmy eksportowe oraz organizacje branżowe, w szczególności zaś związki maklerów, ekspedytorów i armatorów ze swej strony delegowały do Gdyni swych przedstawicieli, którzy bądź indywidualnie, bądź też grupowo zaznajomili Komisję ze swymi dezyderatami. Spodziewać się należy, że w wyniku konferencyj wydany zostanie szereg zarządzeń, ułatwiających działalność eksportową.

POSIEDZENIE REGIONALNEGO KOMITETU PRZYWOZOWEGO PRZY IZBIE.

W dniu 11 maja br. odbyło się pod przewodnictwem Wicedyrektora Izby p. Marcina Cieślińskiego posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego przy izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni.

Podzielone zostały kontyngenty na następujące artykuły:

Rodzynki z Cypru,
orzechy ziemne z Indyj Holenderskich,
śruta sojowa z Danii,
masło kakaowe dla przemysłu z Holandii,
tkaniny bawełniane z Czechosłowacji,
kalafonia z Portugalii i U. S. A.,
jelita solone z Czechosłowacji, Danii, Austrii, Finlandii i Kanady,
pieprz z Indyj Holenderskich.
sardynki z Portugalii,
trawa morska z Kolonij Francuskich,
wełna prana i odpadki czesankowe z Australii,
przędza bawełniana z Anglii,
pieprz i ziele angielskie z Jamajki.
paciorki ze szkła i drewna z Czechosłowacji,
cynamon z Indyj Holenderskich.
masło kakaowe dla handlu z Holandii,
biżuteria jabłonecka z Czechosłowacji,
materiały koszykarskie,
herbata z Ceylonu,
kawa z Kolonij Angielskich.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W KWIETNIU.

Kwiecień bieżącego roku był niewątpliwie okresem „nieciągłości" w postaci wyraźnego skoku wzwyż przewozów miesięcznych statków polskiej floty handlowej. Szczególnie dobitnie występuje ten skok z porównania z odpowiednimi miesiącami lat poprzednich. Tak, przewieziono w kwietniu lat:

1934 — 58.265 ton ładunków
1935 — 70.607 ton ładunków
1936 — 87.581 ton oraz 1.686 loads i 475 std. drzewa
1937 — 123.058 ton ładunków.

Mamy więc przed sobą nie tylko przyrost przewozów w liczbach bezwzględnych — coraz

większy, lecz i zwiększenie przyrostu względnego, to znaczy wyraźny akcent przyrostu przyśpieszonego. Ponieważ w poprzednich miesiącach br. zjawisko to tak wyraźnie nie występowało, uważać można ten miesiąc — centralny miesiąc wiosny, — za właściwy miesiąc „podrywania się“ naszej marynarki handlowej ku nowym, wyższym i szerszym szczeblom pracy na morzu.

Powyższe liczby dla kwietnia rb., jak zresztą i dla lat poprzednich nie obejmują części przewozów towarzystwa Gdynia — Ameryka L. Ż., pomiędzy Kopenhagą a Ameryką Północną, jak również nie uwzględniają przewozów na linii palestyńskiej tego towarzystwa.

Z ogólnej ilości przewozów na ładunki eksportowe przypadło 89.938 t. (IV 1936: 65.947 t. i wyżej wymienione partie drzewa), na ładunki importowe 29.058 t. (IV 1936: 20.768 t.), między portami zagranicy i w tranzycie morskim 4.062 t. (IV 1936: 866 t.)

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły w kwietniu 65.153 ton towarów (IV 1936: 44.113 t.), w tym w wywozie 38.084 t., w przywozie 23.007 t. i między portami obcymi i w tranzycie morskim 4.062 t.

Linie Żeglugi Polskiej przewiozły 32.291 t. towarów (IV 1936: 20.551 t. (w tym w wywozie 18.671 t. (IV 1936: 11.898 t.), w przywozie 11.633 t. (IV 1936: 7.787 t.), między portami obcymi 1.070 t. i w tranzycie morskim 917 t. (IV 1936: w tranzycie 866 t.)

Powyższe liczby nie obejmują przewozów „Wisły“, które jako przewozy trampu, pracującego na linii kombinowanej ze statkami innego towarzystwa, wliczone zostały do przewozów trampów.

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 32.862 ton ładunków, wobec 23.562 ton w kwietniu ub. roku. Wywieziono 19.413 t., w tym na „Wiśle“ 3.495 t. (IV 1936: 15.765 t.), oraz wyżej wymienione partie drzewa; zaznaczyć należy, że poza „Wisłą“ cały eksport składał się z węgla, lecz na „Wiśle“ asortyment towarów swą rozmaitością był już typowy dla statku liniowego: wywieziono bowiem 1.774 t. żelaza, 610 t. węgla, 371 t. drzewa, 273 t. dykty, 182 karbidu, 139 t. rur, 67 t. cynku i 79 t. drobnicy. Przywieziono 11.374 t. (była to kostka granitowa ze Szwecji), wobec 7.797 t. przywiezionych w kwietniu ub. roku. Wreszcie między portami zagranicy przewieziono 2.075 ton koksu (w kwietniu ub. r. takich przewozów nie było).

Statki Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego (Polbrytu) przewiozły 9.904 t. towarów i 90 koni wobec 10.080 t. i 47 koni przewiezionych w kwietniu 1936 roku. Wysokość przewozów pozostała niemal bez zmiany. Przewozy Polbrytu, obejmujące głównie wartościową drobnicę, wzrastają bardzo powoli i lekka zniżka kwietniowa wynika raczej z przypadkowego porównania z miesiącem, który w roku ubiegłym był miesiącem wyjątkowego skoku wzwyż, gdyż w kwietniu 1935 roku przewieziono tylko 6.599 t. towarów.

Wywiozły statki Polbrytu 6.073 t. towarów (IV 1936: 6.293 t.), przywiozły 3.831 t. (IV 1936: 3.787 t.) Przewieziono na obu liniach angielskich eksportowych towarów 6.039 t., importowych 3.711 t. Na linii Gdynia — Havre, służącej dla przewozu emigrantów, przewieziono 34 t. towarów eksportowych i 1.200 t. importowych.

Na linii londyńskiej przewieziono w kierunku wyjściowym z portów polskich 2.834 t. towarów, w tym z Gdyni 2.473 t., z Gdańska 361 t. Przywieziono z Londynu 2.021 t. towarów, w tym do Gdyni 1.727 t. i 294 t. do Gdańska.

W kierunku Hull wywieziono 3.205 t. i 90 koni, w tym z Gdyni 1.614 t. i wszystkie konie, z Gdańska 1.591 t. towarów. Z Hull przywieziono 1.690 t. towarów, w tym do Gdyni 1.344 t. i do Gdańska 346 t.

Statki towarzystwa Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe S. A. przewiozły ogółem 1.612 pasażerów i 5.361 t. towarów wobec 801 pasażerów i 3.164 ton towarów, przewiezionych w kwietniu ub. roku. Tak znaczny wzrost przewozów tłumaczy się w pierwszym rzędzie tym, że na linii północno-amerykańskiej towarzystwa w kwietniu ub. roku nie było ani jednego statku. Cały więc ruch na linii północno-amerykańskiej przypada jako czysta nadwyżka dla kwietnia b. roku. Ogółem w ruchu wyjściowym wypadło w kwietniu br. 1.210 pasażerów i 3.141 t. towarów, wobec 745 pas. i 1.767 t. towarów, na wejściu zaś — 402 pas. i 2.220 t. towarów wobec 66 pas. i 1.397 t. tow. w kwietniu ub. roku. Zeszłoroczne liczby oznaczają jeden przyjazd i jeden odjazd na południowoamerykańskiej linii, na tegoroczne składają się: 411 pas. i 1.684 t. towarów na wyjściu do Ameryki Północnej i 799 pas. oraz 1.457 t. towarów do Ameryki Południowej, na wejściu zaś 281 pas. i 1.016 t. towarów z Ameryki Północnej i 121 pas. i 1.204 t. towarów z Południowej

Statki Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Okrętowego (Polskarob) wykazały jak i przed miesiącem znów olbrzymi wzrost przewozów w porównaniu z kwietniem ub. roku. Odbyto podróży 15 (IV 1936: 11 podróży i przewieziono 42.640 t. węgla eksportowego, wobec 30.224 t. w kwietniu ub. roku.

Różnicę in plus potęguje ta okoliczność, że przewozy odbywały się na dalsze odległości: Do Szwecji wywieziono 16.235 t. (IV 1936: 21.207,5 t.), do Norwegii 9.206 t. (IV 1936: 5.854 ton), do Belgii 11.605 t. (3.162,5 t.), do Holandii 5.594 t. (0 t.) Węgiel wywieziono do portów: Antwerpii (4-krotnie), Gävle (2-krotnie). Rotterdamu (2-krotnie), Göteborg, Oxelösund, Slite, Stavanger, Stockholm, Oslo, Slemmestad.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO.

W kwietniu br. urządzenia przeładunkowe portu przepracowały godzin 18.461 minut 20 z zużyciem prądu 110590 kWh, przeładowując 267093 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy:

w roku bieżącym 156%
w roku ubiegłym 100%
przyrost wynosi zatem 56%.

Największe natężenie pracy przypadło na zasobnik do przeładunku rud oraz na dźwigi przeładunku złomu i rudy.

WIADOMOŚCI MORSKIE

BRYTYJSKIE STAWKI FRACHTOWE W KWIETNIU.

Izba Żeglugowa Zjednoczonego Królestwa ogłasza dane statystyki frachtowej za miesiąc kwiecień, z której wynika, że frachty nadal zwyżkują, i to: o 4,59 procent w stosunku do poprzedniego miesiąca, oraz wzrosły o 71,36% względem kwietnia 1936 roku.

Tłumaczy się to jednak szerokością diapazonu brytyjskiego trampingu, który średnią, otrzymaną z rozmaitych rynków frachtowych pokrywa dość znaczny spadek frachtów w grupie żeglugi europejskiej. Na wodach bowiem europejskich wskaźnik frachtowy za kwiecień jest o 9,85 procent niższy niż za marzec, za to wszystkie inne grupy wykazują wzrost wskaźnika, a mianowicie:

Grupa Czerwonego Morza, Arabii i Indii	o 19,64%
Grupa z Australii do Anglii	o 19,40%
Grupa Argentyny i Urugwaju	o 23,79%
Grupa Stanów Zjednoczonych	o 6,23%
Grupa Kanady	o 8,34%
Stawki time charter	o 19,77%

i równocześnie stawki time charter zwyżkowały najwięcej ze wszystkich grup względem kwietnia poprzedniego, bo aż o 196,79%.

Oto tablica wskaźników frachtowych od 1934 roku, w porównaniu ze stawkami standardowymi z lat 1913, 1920 i 1929:

	1913=100	1920=100	1929=100
rok 1934	80.60	18.86	75.83
rok 1935	81.07	18.97	76.28
rok 1936	96.50	22.58	90.79
lipiec 1936	88.42	20.69	83.19
sierpień 1936	93.85	21.96	88.30
wrzesień 1936	103.76	24.28	97.63
październik 1936	110.73	25.91	104.18
listopad 1936	111.41	26.07	104.82
grudzień 1936	135.51	31.71	127.50
styczeń 1937	139.49	32.64	131.24
luty 1937	139.15	32.56	130.92
marzec 1937	140.60	32.90	132.29
kwiecień 1937	147.05	34.41	138.36

DALSZA ZWYŻKA KOSZTÓW BUDOWY OKRĘTÓW W ANGLII.

Dotychczas obowiązujący rabat 5 sh. od tony stali walcowanej zostanie prawdopodobnie na mocy rokowań British Iron and Steel Federation z przedstawicielami stoczni angielskich wkrótce skreślony. Oznaczałoby to przy budowie 9000 tonowca podniesienie ceny materiału stalowego o Ł 600.

TRUDNA SYTUACJA ŻEGLUGI FRANCUSKIEJ.

Na posiedzeniu związku kapitanów okrętowych dobrze znany i wpływowy prezes centralnego komitetu armatorów francuskich Georges Philippar omówił obecną trudną sytuację finansową żeglugi francuskiej. Znana ustawa posła Tasso o subwencjach dla żeglugi w dużej mierze spaliła na panewce. Istotnie, szacowano ogólną kwotę subwencji na 1.200.000 funtów, jednakże wskutek spadku wpływów z ceł (od których pewna stawka procentowa miała zapewnić wypłatę armatorom subwencji), oraz dewaluacji franka, zmniejszyła się wysokość subwencji o połowę. Prócz tego zapadło latem ubiegłego roku postanowienie nowej umowy zbiorowej pomiędzy pracodawcami i pracobiorcami, co żeglugę obciążyło w wysokości 50 mil. franków. Przewidziano ustawową rekompensatę z tego tytułu, lecz znowuż wysunięto postulat 40-godzinnego tygodnia pracy, wskutek czego koszty operacyjne armatorów francuskich w porównaniu z zagranicą miałyby już być wyższe o całych 62%. Wobec niemożliwości dla armatorów na drodze normalnej równoważenia w tych warunkach swego budżetu, prezes armatorów Philippar uważa za konieczne uzyskanie nowej subwencji dla żeglugi morskiej Francji.

Dziwnie brzmi ten głos w okresie największego ożywienia w żegludze światowej. Fakt jednak pozostaje faktem, że podczas gdy angielska żegluga otrzymała całą przyznaną jej

subwencję, francuska nie dostała połowy swej znacznie mniejszej subwencji i pracuje wciąż w odmiennych, chociażby w porównaniu z tąż Anglią, warunkach ustawodawstwa socjalnego, dotyczącego pracy na morzu.

RUCH STATKÓW W PORTACH PALESTYNY W ROKU 1936.

Do wszystkich trzech portów Palestyny (Jaffy, Haify i Tel-Aviv) weszło w roku 1936 tonażu okrętowego 5.007.000 ton rej. netto, wobec 5.526.000 t. w roku 1935, wyszło 4.786.000 t. wobec 5.502.000 t. w roku poprzednim. Towaru przeładowano w Haifie: w wywozie 164.029 t. wobec 138.000 t. w roku poprzednim, w przywozie 756.723 t. wobec 787.307 t. w roku poprzednim.

2 LINIOWCE DLA RUMUNII BUDUJĄ SIĘ W KOPENHADZE.

Rząd Rumunii zamówił na stoczni Burmeister & Wain w Kopenhadze dwa motorowce dla linii Constanca-Alexandria. Pierwszy z tych statków ma być oddany do Gdyni już w grudniu br. Będą to statki pasażersko-towarowe, zaopatrzone również w chłodzone ładownie. Pojemność brutto każdego ze statków 7.000 ton, szybkość 18 węzłów.

Statki będą miały pomieszczenie na 85 pasażerów I klasy, 110 pasażerów II klasy i 275 pasażerów III kl. każdy. Dotąd rząd rumuński utrzymywał na tej linii ruch przy pomocy tonażu mniejszego i już mocno przestarzałego.

ZAKRES DZIAŁANIA „KRAFT DURCH FREUDE“ NA MORZU ROZSZERZA SIĘ.

W Niemczech zakres akcji organizacji narodowo-socjalistycznej „Kraft durch Freude“ rozszerza się w zakresie wycieczek morskich. W początkach maja w obecności Adolfa Hitlera spuszczono w Hamburgu na wodę pierwszy specjalnie dla tych wycieczek zbudowany statek — „Wilhelm Gustloff“. Jak już podawaliśmy, statek ten obliczony jest na względnie niedużą szybkość, 15,5 węzła, celem oszczędzenia na paliwie i obsłudze maszynowej. Statek jest o pojemn. 25 tys. ton brutto i będzie miał pomieszczenie dla przeszło 1400 pasażerów, w 248 dwuosobowych i 241 czteroosobowych kabinach.

W tymże dniu spuszczenia na wodę nowego statku wyruszyła razem na sześciu statkach (3 Norddeutscher Lloyd, 2 Hamburg — Amerika-Linie i 1 Hamburg-Süd) zbiorowa wycieczka urlopowiczów organizacji „Kraft durch Freude“ na norweskie fiordy i do Bergen, w ilości z górą 5 tysięcy osób.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ODMRAŻANIE WIERZYTELNOŚCI NIEHANDLOWYCH W NIEMCZECH.

Do Polskiego Instytutu Rozrachunkowego zwraca się szereg osób w sprawie odmrażania wierzytelności i należności nie pochodzących z transakcyj handlowych. Celem wyjaśnienia tej sprawy P. I. R. podaje do wiadomości co następuje:

1. P. I. R. nie zajmuje się odmrażaniem tych wierzytelności; sprawy związane z tymi wierzytelnościami regulują następujące umowy i układy:

a) Układ waloryzacyjny z dnia 5 VII 1928 r. (Dz. U. R. P. z r. 1931, Nr 19, poz. 106),

b) układ o Kasach Oszczędności z dnia 14 XII 1928 r. (Dz. U. R. P. z r. 1931, Nr 19, poz. 108),

c) Układ o uregulowaniu stosunków prawnych Niemieckiego Zakładu dla listów zastawnych w Poznaniu z dnia 14 XII 1928 r. (Dz. U. R. P. z r. 1931, Nr 19, poz. 110),

d) Protokół Warszawski z dnia 28 XI 31 r.,

e) układ o wykupie obligacyj Zachodnio-Pruskich z dnia 10 XI 1934 r. (Dz. U. R. P. z r. 1937, Nr 1, poz. 1),

f) Porozumienie Polsko - Niemieckie z dn. 17 X 1936 r. w sprawie uregulowania stosunków prawnych waloryzacyjnych (Dz. U. R. P. z r. 1937, Nr 1, poz. 3; wyjaśnienie w Monitorze Polskim, Nr 38, z r. 1937).

2. Rozrachunek przeprowadza Komisja Mieszana, składająca się z Oddziałów Polskiego i Niemieckiego. Biuro Polskiego Oddz. Polsko-Niemieckiej Komisji dla Rozrachunków waloryzacyjnych mieści się w Poznaniu, ulica 27 Grudnia 8 — Biuro Niemieckiego Oddziału Niemiecko - Polskiej Komisji dla Rozrachunków waloryzacyjnych — w Berlinie W. 8, Markgrafenstrasse 38.

Do przyjmowania sum przeznaczonych do rozrachunku wyznaczono Komunalny Bank Kredytowy w Poznaniu, ulica 27 Grudnia 8 a w Rzeszy Niemieckiej — Preussische Staatsbank (Seehandlung), Berlin W. 8, Markgrafenstrasse 38.

W sprawach, związanych z wierzytelnościami, objętymi wyżej podanymi układami i porozumieniami, należy zwracać się do Komisji Mieszanej.

PROJEKTY OGRANICZENIA PRZYWOZU JAJ DO WIELKIEJ BRYTANII.

Związki hodowców drobiu w Anglii, Walii, Szkocji i północnej Irlandii złożyły wspólnie petycję w sprawie podwyższenia cła na importowane jaja. Duties Advisory Committee

zdecydował się rozpatrzyć szczegółowo sposób i możność przyjścia z pomocą hodowcom.

Należy dodać, że giełda jajczarska powzięła uchwałę założenia protestu przeciwko jakiemukolwiek podwyższeniu cła. Wyników tej interwencji nie można przewidzieć, gdyż stanowisko zajęte przez hodowców drobiu, zarówno mięsnego jak i dla produkcji jaj, opiera się w pierwszym rzędzie na motywach zwiększającej się drożyzny paszy, szacunkowo zaś powyżej 90% wszelkiego drobiu karmione jest paszą importowaną, która podlega cłu w wys. 10% ad valorem.

Sprawa cła na importowane pasze jest inaczej oceniana przez okręgi konsumcyjne, j. np. południową Anglię i całą część zacohdniej, aniżeli północno - zachodnia część Anglii oraz całą Szkocję wzgl. część północnej Irlandii. Te pierwsze wymienione okręgi domagają się zniesienia cła na pasze, a reszta uważa natomiast istniejące cło na pasze za zbyt małe, widząc jedyny ratunek w podniesieniu cła na import jaj oraz na import drobiu bitego do 6 d. za 1 lb.

Brytyjskie resorty rządowe rozpatrują rok ubiegły jako wyjątkowo anormalny, gdyż rynek angielski pochłonął te wszystkie ilości jaj do jesieni roku ubiegłego z kontynentu europejskiego, które miały iść częściowo na konsumcję do niektórych krajów europejskich, a przede wszystkim do Hiszpanii. Również dwa ostatnie miesiące w roku ubiegłym dały wyjątkowo duży przypływ jaj z Urugwaju; ten ostatni kraj zwykł skierowywać swój eksport jaj mniej więcej w 85% do Hiszpanii, a w 15% na rynek angielski, a tylko ca 20% poszło do Hiszpanii, głównie przez Francję, a w mniejszej mierze przez Londyn.

Zasadniczo rząd jest zdecydowany przyjść z pomocą producentom drobiu wzgl. jaj, lecz nie uważa obecnej chwili za odpowiednią do podwyższania ceł, a z drugiej strony rząd nie wierzy w to, aby cło mogło zmniejszyć import, jeśli rynek angielski okaże się albo najlepszym albo nawet jedynym dla spieniężenia eksportu przez zainteresowane kraje eksportujące.

Poważnie rozważany jest raczej projekt wprowadzenia kontyngentów na jaja.

UTRUDNIENIA IMPORTU JAJ I DROBIU DO PALESTYNY.

Ukazało się zarządzenie Wysokiego Komisarza, zmieniające dotychczasowy system importowy na jaja oraz drób żywy i bity. Zgodnie z powyższym zarządzeniem stawka na jaja, wynosząca dotąd 0,20 milsów od sztuki (dawniej poz. 100, obecnie poz. 108), zostaje zróżniczkowana, przy czym dotychczasowa stawka utrzymana zostaje jedynie w okresie od 1 lipca do 31 stycznia, zaś w okresie od 1 lutego do 30 czerwca obowiązywać będzie stawka prohibicyjna w wysokości 1 milsa od szt.

W zakresie drobiu żywego i bitego, którego przywóz był dotychczas bezcłowy, ustanowiona zostaje w taryfie celnej nowa pozycja 252 A (poultry, live and dressed) ze stawką 25 milsów od sztuki.

Powyższe zarządzenie, mające na celu ochronę rozwijającej się w szybkim tempie krajowej produkcji jaj stanowić będzie poważne ograniczenie, zwłaszcza dla przywozu z Egiptu oraz Iraku, jak również mniejszych importerów, w ich rzędzie także Polski (w 1934 r. 398.000 sztuk, w 1935 r. — 1.437 000 szt.), nie stanowiąc natomiast ograniczenia dla przywozu głównego importera — Syrii, z której przywóz, na mocy obowiązującego traktatu handlowego, jest bezcłowy.

W zakresie drobiu natomiast, w którego imporcie Syria zajmowała czołowe stanowisko, wprowadzony został tymczasowy (do odwołania) zakaz przywozu z Syrii.

Dla zobrazowania importu jaj do Palestyny w poszczególnych miesiącach, przytoczymy następujące zestawienie, z którego wynika, że prawie połowa tego przywozu odbywała się w ciągu 5 miesięcy, w których obowiązywać będzie cło podwyższone:

(W tysiącach sztuk)

	1936	1936	Nowe stawki
styczeń	7.261	7.681	0,2 Mils
luty	6.181	6.224	
marzec	6.180	4.392	
kwiecień	6.333	7.665	1 „
maj	7.766	6.643	
czerwiec	9.337	4.452	
lipiec—grudzień	48.147	38.867	0,2 „

JAKIE ŚWIADECTWA POCHODZENIA MOGĄ BYĆ HONOROWANE PRZEZ URZĘDY CELNE DLA ZASTOSOWANIA CŁA KONWENCYJNEGO ANGIELSKIEGO.

Zwracamy uwagę importerom towarów kolonialnych i owoców południowych, że Ministerstwo Skarbu przypomniało urzędom celnym okólnikiem z dnia 19 maja br. (L. D. IV 8587/3/37 — Dz. Urz. Min. Skarbu Nr 14/37), iż cła konwencyjne ustanowione umową handlową polsko - angielską z dnia 27 lutego 1935 r. mogą być stosowane pod warunkiem przedstawienia przy odprawie celnej należycie wystawionego świadectwa pochodzenia towaru.

W SPRAWIE PODZIAŁÓW KONTYNGENTÓW WYWOZOWYCH.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu ustaliło następujący tryb postępowania przy podziale kontyngentów wywozowych:

1. zasady podziału kontyngentów eksportowych dla poszczególnych towarów i w razie potrzeby dla poszczególnych rynków zbytu opiniować będzie Rada Handlu Zagranicznego — zanim zasady te zostaną zgłoszone do zatwierdzenia przez Min. Przemysłu i Handlu;

2. jeśli eksport danego towaru objęty jest działalnością organizacji branżowej wówczas projekty zasad podziału zgłaszać będą do opinii Rady Handlu Zagranicznego zainteresowane organizacje branżowe;

3. rozdzielniki kontyngentów pomiędzy poszczególne firmy sporządzane na podstawie obowiązujących zasad będą zatwierdzane przez Państwowy Instytut Eksportowy.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zastrzegło sobie możność ustalenia innego trybu postępowania przy podziale niektórych kontyngentów wywozowych.

Jednocześnie Ministerstwo Przemysłu i Handlu ustaliło ogólne warunki jakim powinny odpowiadać firmy ubiegające się o przydziały z kontyngentów wywozowych.

Warunki te są dwojakie: minimalne i preferujące.

Jako kryteria minimalne zostało ustalone, że eksporter powinien legitymować się świadectwem przemysłowym przynajmniej III kat. handlowej względnie V kategorii przemysłowej, posiadać kwalifikacje fachowe i finansowe oraz prowadzić księgi handlowe.

Jako kryteria preferujące (które zresztą szczegółowo w odniesieniu do poszczególnych towarów ma opracować Rada Handlu Zagranicznego) zostały przyjęte następujące: eksport na rynki wolnodewizowe, eksport pionierski, dobra sprzedaż towaru (wysokie ceny), wykorzystywanie przyznanych do wywozu kontyngentów, wykorzystanie możliwości eksport., zakup towaru wg pożądanych metod, wywóz towarów najbardziej przetworzonych, i jakościowo najlepszych, wywóz towarów o najwyższej zawartości polskiego surowca, solidność kupiecka, własny aparat sprzedaży za granicą, zracjonalizowanie i zmodernizowanie urządzeń przetwórczych i pomieszczeń, spółdzielczy charakter firmy i t. p.

INFORMACJE EKSPORTOWE.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zleciło Państwowemu Instytutowi Eksportowemu — na zasadzie wyłączności — obowiązek informowania zainteresowanych (tj. samorządu gospodarczego, związków branżowych jak również w miarę potrzeby poszczególnych eksporterów) o przyznanych Polsce przez państwa obce kontyngentach wywozowych.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 7 DO 17 MAJA 1937 R.

BUŁGARIA. W dzienniku urzędowym z dnia 4 V br. ogłoszono zmiany w bułgarskiej taryfie celnej wywozowej odnośnie zwierząt żywych, dębowych podkładów, szczeciny, kości suszonych, odpadków od skór surowych oraz odpadków metalowych. W taryfie celnej przywozowej zróżniczkowano poz. 152, obejmującą oleje mineralne: podwyższono cło na: preparaty do smarowania osi, maszyn itp. z 30 na 50 lew od 100 kg, kwas winny z 200 na 260 lew od 400 kg — karbid z 13 na 17 lew; zmieniono poz. 235 p. c. — wyroby z włosia zwierzęcego, przez dodanie pozycji na szczoteczki do zębów (700 lew od 100 kg); zróżniczkowano poz. 250, obejmującą ziemie i materiały; obniżono cło na kamienie ogniotrwałe z 20 na 1.50 lew. od 100 kg. Dokonano poza tym różnych zmian w stawkach celnych odnośnie niektórych wyrobów tekstylnych

CHINY. Przy wywozie z Polski do Chin wymagana jest faktura konsularna, o ile suma faktury przekracza 330 złotych.

FINLANDIA. Podwyżce z 0.05 na 0.15 marek fin. uległo cło zasadnicze na paszę. Nie jest jeszcze pewnym, czy rząd zrobi użytek z przysługującego mu prawa czterokrotnego podwyższenia tego cła podstawowego.

FRANCJA. Według dekr. ogłoszonego w Journal Officiel z 1/2 V br zwolnione będą od opłaty kontyngentowej wszelkie gatunki węgla kamiennego, przeznaczonego dla koksowni.

HOLANDIA. Z dniem 1 bm. przedłużony został okres skontyngentowania wwozu następujących towarów do Holandii:

Chlorek, gaz i ług chlorowy — ustaw. przydział kontyngentu: 60% wagi nt., okres bazowy: 1933, bieżący okres kontyng.: 1 V 37 — 1 I 38.

Przędza i szmatki konopne — ustaw. przydział kont.: 40% wagi br., okr. bazowy: 1931/32/33, bież. okres kontyng.: 1 V 37 — 1 V 38.

Żarówki elektryczne — ustaw. przydział kontyngent.: 50% sztuk, okres bazowy: 1930/31, bież. okres kontyng.: 1 V 37 — 1 V 38.

Ścierki — ustaw. przydział kontyng.: 80% wagi br., okres bazowy: 1934/35, bież. okres kontyng.: 1 V 37 — 1 XI 37.

Konie — ustaw. przydział kontyng.: 100% szt., okres bazowy: 1931/32/33, bież. okres kontyng.: 1 V 37— 1 XI 37.

Konie rzeźne — ustaw. przydział kontyng.: 20% sztuk, okres bazowy: 1931/32, bież. okres kontyng.: 1 V 37 — 1 XI 37.

Obuwie skórzane — ust. przydział kontyng.: 100% par, okres baz.: 1934, bież. okres kontyng.: 1 V 37 — 1 XI 37.

Obuwie gumowe — ust. przydz. kontyng.: 35% par, okres bazowy: 1934, bież okres kontyng.: 1 V 37— 1 XI 37.

Obuwie inne — ustaw. przydz. kontyngent.: 70% par, okres bazowy: 1934, bież. okres kontyng.: 1 V 37— 1 XI 37.

Superfosfat — ustaw. przydział kontyng.: 60% wagi, okres bazowy: 1935/36, bież. okres kontyng.: 1 V 37 — 1 V 38.

Chusteczki — ust. przydział kontyngentu: 50% wagi, okres bazowy: 1930/31, bież. okres kontyng.: 1 V 37 — 1 V 38.

W porównaniu z poprzednim okresem warunki kontyngentowania powyższych artykułów pozostają bez zmian.

INDOCHINY. Obniżone zostały cła m. in. na pewne artykuły kolonialne, na oleje ziemne i płynne materiały pędne.

JAPONIA. Według informacyj prasowych dotychczasowy system kontroli przywozu ma być całkowicie zmieniony. Projektuje się powołanie do życia specjalnego organu, który będzie prowadzić bezpośrednio kontrolę i regulację importu. Zarządzenia te są planowane ze względu na znaczny wzrost przywozu zagranicznego do Japonii.

NIEMCY. Dokonano z ważnością od 13 V br. następującej zmiany celnej: poz. 98 — kauczuk, gutaperka i balata, surowa lub czyszczona — 125 RM od 100 kg.

Surogaty i odpadki kauczuku, gutaperki i balaty — bez cła.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Paczki pocztowe z towarami o wartości do 1 dolara dopuszczone będą bez cła, o ile nie są przeznaczone na cele handlowe i o ile towary w nich zawarte nie podlegają podatkowi wewnętrznemu.

Zniesione zostało, z ważnością wstecz, od 16 III br cło wyrównawcze na polskie żyto.

TURCJA. Dekretem z dn. 30 III zostało szkło lampowe włączone na listę „kl" (przywóz dozwolony bez ograniczeń kontyngentowych z krajów clearingowych), jak również niektórych gatunków papieru.

WĘGRY. Z końcem kwietnia br. ogłoszono szereg komentarzy i uwag do poszczególnych pozycyj taryfy celnej, co w wyniku dało częściowe podwyższenie cła.

WIELKA BRYTANIA. Planowane jest podwyższenie stawek celnych na konwie do mleka i jaja w skorupkach.

WŁOSKIE POSIADŁOŚCI. Od dłuższego czasu rozważana jest sprawa nowego ustawodawstwa celnego dla włoskiej Afryki Wschodniej. Z praktyki okazało się, że przy obecnym systemie celnym, przy którym towary włoskie przy imporcie do Erytrei, Abisynii i Somali obciążone są takim samym cłem, co towary innych państw, sytuacja dla importu włoskiego jest utrudniona z powodu konkurencji obcej. Projektowana reforma celna pójdzie w tym kierunku, by stworzyć jedną wspólną dla 3 kolonij taryfę celną, zawierają dwie kolumny: stawki preferencyjne dla towarów włoskich oraz generalne dla towarów obcych. Pod uwagę brana jest ewentualność stworzenia trzech kolumn: preferencyjnej, generalnej i pośredniej dla państw uprzywilejowanych.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Tyki. Firma agenturowa w Palestynie nawiąże kontakt handlowy z firmami, mogącymi dostarczać tyki do podpierania drzew. P/12730/22/Kw.

Różne. F-ma w Bombaju nawiąże kontakt z eksporterami wyr. włókienniczych i metal. E/12708/22/Kw.

Wyroby szklane. Poważna firma brazylijska poszukuje przedstawicielstwa firm polskich w zakresie wszelkich wyrobów ze szkła. P/11823/3F/TC.

Piłki gumowe. Są możliwości zbytu piłek gumowych do gry na rynku jugosłowiańskim. P/11458/54/TC.

Olej z drzewa bukowego. Firma czeska interesuje się importem z Polski oleju bukowego. P/12185/40/TC.

Tektura smołowana. Firma niemiecka pragnie nawiązać kontakt z polskimi producentami tektury smołowanej, celem reeksportu do Indyj Brytyjskich. P/12187/3B/TC.

Klej kostny. Poważna firma amerykańska chce importować z Polski klej kostny. P/12432/47/TC.

Klej w taflach. Firma z Indyj Brytyjskich pragnie nawiązać stosunki z polskimi eksporterami kleju w taflach. P/12705/47/TC.

Fotograficzne papiery i błony. Firma chińska interesuje się importem z Polski piśmiennych artykułów. P/13338/21/TC.

SPRAWY PODATKOWE

KIEDY OBROTY WEWNĘTRZNE NIE PODLEGAJĄ OPODATKOWANIU.

W związku z posiadaniem przez niektóre firmy importowe gdyńskie oddziałów swoich w kraju oraz przekazywaniem do nich towarów z głównych magazynów podajemy do wiadomości, że w myśl ust. 2 art. 5 ustawy o państwowym podatku przemysłowym — nie uważa się za obrót, podlegający podatkowi, obrotów wewnętrznych przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, tj. wydania jakiegokolwiek artykułu z jednego oddziału, czy też jednego zakładu, względnie przedsiębiorstwa do drugiego, należącego do tego samego przedsiębiorcy. Zgodnie z orzeczeniem Najwyższego Trybunału Administracyjnego w tym względzie, płatnik, który nie zgłosił obrotu wewnętrznego przy opodatkowaniu tego przedsiębiorstwa, przy którym obrót ten powstał na skutek wydania towaru do innego jego przedsiębiorstwa — nie może żądać wyłączenia tego obrotu z podstaw wymiaru przy innym swym przedsiębiorstwie względnie zakładzie (wyrok z dnia 4 XII 1936 r. L. Rej. 121/34). Nie zachodzi obrót wewnętrzny między spółkami, z których każda posiada odrębną osobowość prawną, choćby wszystkie udziały jednej z nich znajdowały się w posiadaniu drugiej.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

DZIESIĘCIOLECIE PRACY SPÓŁDZIELNI „POLSKIEGO ZJEDNOCZENIA RYBAKÓW MORSKICH W GDYNI".

Dnia 15 maja 1937 r. minęło 10 lat od rozpoczęcia pożytecznej i owocnej w skutki pracy Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich w Gdyni.

W dniu 15 maja 1927 roku odbyło się konstytucyjne zebranie w Gdyni w lokalu Skwiercza, na które przybyło około stu rybaków z całego wybrzeża. W skład pierwszej Rady Nadzorczej weszli: generał Mariusz Zaruski, ks. Wojciech Pronobis, Augustyn Krauze, nacz. Morskiego Urzędu Ryb. Antoni Hryniewicki oraz rybacy: Jan Konkel i Izydor Kohnke. Zarząd stanowił: dyrektor Banku Gospodarstwa Krajowego Wacław Wejers, Józef Główczewski, Augustyn Lewiński i dr Zdzisław Łysakowski.

Obecnie po latach dziesięciu do Rady Nadzorczej wchodzą: Prezes notariusz Hilary Krzemieniewski, Dyrektor Banku Gospodarstwa Krajowego Władysław Grabowski, Naczelnik Morskiego Urzędu Rybackiego Antoni Hryniewicki oraz rybacy: Anastazy Konkel, Edmund Budzisz, Antoni Szaiba. Kontrolę z ramienia Banku Gospodarstwa Krajowego wykonują delegaci: Dr Antoni Sielecki oraz były długoletni kierownik Spółdzielni Filomen Żyłkowski.

Zarząd stanowią: Marian Klaczyński, Ambroży Konkel, Jan Nadolski i Jan Konkel.

Kierownikiem Spółdzielni jest Roman Zdrojewski.

Obecnie liczy Spółdzielnia około 350 czł.

W pierwszych latach swego rozwoju Spółdzielnia rozdzielała przede wszystkim kredyty tak potrzebne wówczas rybakom na zakup kutrów, narzędzi połowu, sieci, reperację domów itp. Dopiero w roku 1932, tj. z chwilą uruchomienia w porcie rybackim w Gdyni Hali i Chłodni Rybnej, rozpoczęto dział handlu rybnego, który stopniowo rozwija się osiągając w roku ubiegłym imponującą kwotę 1.200.000,— zł obrotu. Prowadzony jest równolegle dział sprzedaży sieci i innego sprzętu rybackiego, posiadający zaopatrzony magazyn i sklep w Gdyni (ul. Świętojańska) oraz składnice sprzętu w Jastarni i na Helu.

Na drodze swego rozwoju pokonała Spółdzielnia wiele przeszkód, zdobywając w praktyce potrzebne jej doświadczenia, mając swoich przyjaciół i nie mniejszą ilość wrogów. — Stanowiła Spółdzielnia do niedawna jedyną firmę handlu hurtowego w naszym rybołówstwie morskim, propagując ryby morskie w kraju, eksportując nasze ryby za granicę, zawsze jednak dbając o interesy rybaków polskich. Możliwości rozwojowe Spółdzielni ograniczone są jednak obecnie przez obarczenie jej kredytami, rozdzielonymi poprzednio rybakom (stanowiącymi kwotę około miliona złotych), a z których to sum często nawet odsetek otrzymać nie można. Czynności bankowe przeprowadzone niegdyś za pośrednictwem Spółdzielni, powinne być przejęte z powrotem przez banki, celem przeprowadzenia akcji oddłużeniowej wśród rybaków. Spółdzielnia obarczona balastem tych kredytów państwowych, jako groźny a niezawiniony wierzyciel rybaków, ma wysoce utrudniony dostęp do tych rybaków w handlu rybą morską.

Przyszłe dziesięciolecie Spółdzielni rybackiej na wybrzeżu zależy przede wszystkim od szybkiego załatwienia oddłużenia rybaków.

WZROST ILOŚCI TOWARÓW RYBNYCH ZASKŁADOWANYCH W CHŁODNIACH RYBNYCH I MAGAZYNACH ŚLEDZIOWYCH W GDYNI.

Oddanie do użytku nowej chłodni śledziowej w Gdyni w dniu 10 sierpnia 1936 r. przyczyniło się do dalszego wzrostu ilości zaskładowanych towarów rybnych.

W porównaniu ze starą chłodnią rybną, mającą powierzchnię składową tylko 658 mtr. kwadratowych, nowa chłodnia śledziowa jest pięciokrotnie większą, gdyż posiada 3.011 mtr. kwadratowych powierzchni składowej, w czym tylko 430 metr. kwadratowych dla ryb mrożonych, reszta dla śledzi solonych.

W ciągu ostatnich pięciu lat pracy Hali i Chłodni Rybnej korzystało z pomieszczeń chłodniczych:

1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37
934	3.151	4.036	4.243	6.927 t. ryb,

z czego na ryby importowane procentowo:

70%	86%	84%	90%	92%

a reszta na ryby z połowów polskich rybaków. Widzimy więc, że własne rybołówstwo tylko nieznacznie korzystało z Chłodni rybnych w Gdyni. Pewna zmiana nastąpiła podczas ostatnich masowych połowów dorszy i fląder, tak, że w bieżącym roku stosunek ten ulegnie zmianie.

Z poszczególnych gatunków ryb korzystało z chłodni w minionym okresie budżetowym (od 1 kwietnia 1936 do 31 marca 1937 roku):

Importowane śledzie solone	3.599.760 kg
Importowane śledzie mrożone	1.381.740 kg
Importowane śledzie świeże	1.394.580 kg
	6.376.080 kg

polskie połowy: ryby mrożone	403.980 kg
ryby świeże	147.142 kg
	551.122 kg

W magazynach śledziowych niechłodzonych zaskładowano w 1936 r.: śledzi solonych 21.928.640 kg.

Przeciętny czas składowania w magazynach chłodniczych jest dłuższy aniżeli w magazynach zwykłych. I tak beczka śledzi solonych leży przeciętnie w chłodni 65 dni, w magazynie zwykłym natomiast tylko 37 dni. Ryby mrożone importowane w chłodni przeciętnie 17 dni, a ryby z polskich połowów 57 dni, co świadczy dobitnie o roli chłodni dla własnego rybołówstwa (łowi się ryby w okresie braku zbytu). Ryby świeże przeciętnie 7 dni składuje się w chłodni.

Ilość firm importowych i handlu rybnego, osiedlonych na terenie Hali i Chłodni Rybnej wzrosła do pokaźnej liczby czternastu.

KRONIKA

WYJAZD OSTATNICH LUGRÓW „MEWY" NA POŁOWY ŚLEDZI.

W dniu 25 maja wyjechały z Gdyni trzy lugry śledziowe na połowy śledzi solonych na Morzu Północnym. Statki te zabrały część załogi (reszta dojedzie do Holandii koleją) oraz soli w beczkach 120.000 kg, komplety na beczki, część prowiantu, po przybyciu do bazy holenderskiej w Scheveningen statki wyruszą na połowy. Ostatni czwarty statek pozostał w Gdyni wobec konieczności przeprowadzenia dodatkowego remontu.

POLSKA BAZA W HOLANDJI I OGRANICZENIA HOLENDERSKIE.

Jak wiadomo polsko - holenderskie Towarzystwo Połowów Śledzi „Mewa" korzysta z gościnności Holandii, posiadając swą bazę operacyjną w Scheweningen. Daje to szereg ułatwień nie tylko ze względu na oszczędność drogi i czasu, ale również ze względu na możność sprzedaży części połowów na rynku holenderskim.

Dużą jednak wadą tej bazy to konieczność poddania się ograniczeniom i zarządzeniom władz holenderskich. Tak więc obecnie jak i w latach poprzednich, wydały władze holenderskie zarządzenia, dotyczące terminu wyjazdów lugrów śledziowych, ograniczenia dotyczące zabierania sieci itp. Wszystkie statki śledziowe podzielono ze względu na wielkość, siłę motoru na trzy grupy A, B i C. Część floty śledziowej 71 lugrów wyjechała na połowy 10 maja, dalsze 68 lugrów wyjedzie 3 czerwca, 70 lugrów 19 czerwca i 58 lugrów 10 lipca. W każdym z tych terminów wyznaczono jak długą sieć mogą zabierać statki (sieci zapasowych zabierać nie wolno). Tak samo wyznaczono terminy zakończenia połowów i sprawy solenia.

W tych warunkach trudno mówić o samodzielności statków, pływających pod polską flagą, oraz o samodzielności dyspozycyjnej tego ważnego działu naszego rybołówstwa morskiego.

Praktyka wykaże kiedy zajdzie konieczność urządzenia bazy wyjściowej w Gdyni czy w Wielkiej Wsi. Będzie to moment przełomowy polskiego rybołówstwa śledziowego, przez który prowadzi jednak droga do całkowitej samodzielności tego działu gospodarki narodowej na morzu.

NOWE ZADANIA RYBOŁÓWSTWA NIEMIECKIEGO.

W sprawozdaniu „Die Fischereihafen Wesermünde - Beremenhafen G. m. b. H." za rok 1935/36 czytamy między innymi, że należy się liczyć z podwojeniem niemieckich połowów morskich w najbliższych latach. W przewidywaniu tego armatorzy zamówili już w stoczniach 40 nowych parowców rybackich, z czego 25 przypada na Wesermünde-Bremenhfaen. Wydajność pracy tych statków, które są już na ukończeniu, przewyższa blisko trzykrotnie wydajność starszych typów. Zwiększenie się popytu na ryby morskie w Niemczech wymaga, według tego sprawozdania, przyśpieszonego rozwoju t. zw. małego rybołówstwa pełnomorskiego na Morzu Północnym. Ten dział rybołówstwa będzie się prawdopodobnie rozwijał kosztem rybołówstwa nabrzeżnego, które się zmniejsza. W związku z tym jest wskazany rozwój przemysłu przetwórczego, który lansuje w najbliższym czasie nowe wyroby (np. kiełbasy z wątłusza), oraz wzmożona propaganda spożycia ryb morskich, która mimo dobrej koniunktury nie winna ustawać. W końcu sprawozdanie podkreśla jako słuszną myśl, że rynek rybny powinien się rozwijać równomiernie jako całość z uwzględnieniem wszystkich gałęzi jak armatorstwo, handel, przemysł rybny, połowy śledzi etc. Zadaniem handlu detalicznego według sprawozdania powinna być nie tylko sprzedaż po dostępnych cenach, ale i pouczanie klienteli o możliwościach zakupów, o racjonalnym obchodzeniu się z towarem i w ten sposób zainteresowując klientelę popierać rybołówstwo morskie we wszystkich jego przejawach.

PIERWSZA WYPRAWA WIELORYBNICZA NIEMIEC ZAKOŃCZONA.

W trosce o surowce Niemcy nie tylko budują statki dla Norwegii w zamian za dostawę tranu, lecz również wkroczyły ostatnio na drogę własnego wielorybnictwa. W tych dniach wróciła do Hamburga po siedmiomiesięcznej nieobecności pierwsza wyprawa wielorybnicza Niemiec w składzie pływającej fabryki tranu i sześciu statków poławiających. Ekspedycja przywiozła 61 tys. beczek tranu wielorybiego

i 900 ton mączki wielorybiej, co uważane jest za wynik bardzo dobry.

Jak wiadomo, wielorybnictwo na wodach Antarktydy rozwinęło się szeroko dopiero po wojnie światowej i przez szereg lat górowały w nim przedsiębiorstwa norweskie. Dopiero w pięciu ostatnich latach brytyjscy przedsiębiorcy szybko poczęli dopędzać produkcję norweską, równolegle zaś wkroczyli inni konkurenci, między innymi Japonia i ostatnio Niemcy.

IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH Z DANII I ISLANDII.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu uruchomiło w dniu 13 maja 1937 r. kontyngent zniżki celnej na śledzie solone z poz. 117 t. c. w wysokości 1.000 ton na okres do dnia 1 IX 1937 r.

Centralna Komisja Przywozowa dokona jedynie podziału omawianego kontyngentu, po czym prześle propozycję przydziałów do Ministerstwa Przemysłu i Handlu dla wydania ulg celnych, zastępujących w tym wypadku pozwolenie przywozu.

SPRZEDAŻ ŚLEDZI ISLANDZKICH.

Według wiadomości z Kopervik sprzedano większe partie śledzi islandzkich w cenie 10 koron za beczkę do Szwecji. Fabryki tranu śledziowego wykupują starsze zapasy po 8,50 koron za beczkę. Zaczyna się odczuwać w fabrykach dotkliwy brak surowca.

EKSPORT ŚLEDZI ANGIELSKICH.

Eksport angielskich śledzi patroszonych (jarmuckich) wynosił w ciągu 11 tygodni do 17 kwietnia 1937 r. — 47.016 beczek. Do Gdańska wywieziono 10.323 beczki, do Gdyni — 3.005 beczek. Poza tym najwięcej wywieziono do Szczecina — 11.882 beczki, Królewca 11.569 beczek i Duisburga — 7.238 beczek. Zapasy na wywóz jarmuckich śledzi solonych z jesiennych połowów na wschodnim wybrzeżu angielskim wynosiły w roku 1936 — 431.071 beczek, wobec 409.096 w roku poprzednim.

INWAZJA ŚLEDZI W KANALE MIĘDZY HOLTENAU I RENDSBURGEM.

Olbrzymie ilości śledzi przedostały się kanałem do swego dawnego miejsca tarła w Andorfersee koło Rendsburga. Obecnie po tarle wracały do morza w takiej masie, że można było łowić je wiadrami, toteż w ostatnich dniach złowiono ich tysiące kilogramów.

WYDAWNICTWA

WYDAWNICTWA POLSKIE.

NOWE WYDAWNICTWO O PRZEPISACH CELNYCH.

W Związku Pracowników Skarbowych R. P. (Warszawa, Al. Ujazdowskie 29) oraz w oddziałach tego Związku przy urzędach celnych — można nabyć (w cenie zł 2,50 za egz.) wydawnictwo p. t. „Przepisy celne o świadectwach pochodzenia oraz zestawienie umów handlowych“ według stanu na dzień 1 III 1937 roku, opracowane przez radcę Ministerstwa Skarbu — Wincentego Boy'a. Wydawnictwo zawiera: teksty okólników Min. Skarbu w sprawie umownego traktowania celnego towarów, a w szczególności w sprawach stwierdzania kraju pochodzenia towarów, świadectw pochodzenia i t. d. Obok tego wydawnictwo obejmuje wykaz obowiązujących umów handlowych zawartych przez Polskę (układ — wg krajów).

MIESIĘCZNIK „EKSPORT“.

Pod powyższym tytułem ukazał się pierwszy numer psima poświęcony eksportowi rolnemu.

Jak wynika z zapowiedzi od redakcji, pismo służyć ma „usprawnieniu i zsynchronizowaniu obopólnych wysiłków“ zarówno aparatu wymiany handlowej, jak i akcji hodowlanej i przetwórczej.

Pierwszy numer obejmuje zagadnienia ściśle eksportowe, jak i sprawy przystosowania hodowli do celów eksportowych.

Miesięcznik „Eksport“ będzie mógł w pewnej mierze zapełnić lukę, jaka istniała na tym odcinku prasy gospodarczej.

Cena egz. pojed. wynosi zł 1,— Adres redakcji i administracji — Warszawa, ul. Hoża Nr 8.

WYDAWNICTWA ZAGRANICZNE.

„Index en cinq langues des termes spèciaux en usage dans l'Industrie des transports et les branches connexes“. Wyd. przez Lloyd Anversois-Anvers 1937. Cena 33,50 frs. belg.

Jest to słownik wyrazów specjalnych dotyczących przewozu towarów, a więc wysyłki, handlu zagranicznego, ubezpieczeń, maklerki, etc. Podstawowy język, w którym wyrazy są ułożone w alfabetycznym porządku jest francuski z odpowiednimi terminami używanymi w językach: holenderskim, angielskim, niemieckim i hiszpańskim, przy czym wyrazy używane specjalnie w Belgii, Ameryce, Austrii i Szwajcarii są wyróżnione. Poza tym dodany jest klucz holendersko-francuski.

Nowe wydanie „Annuaire des Sociétés Anonymes Belges, Congolaises et Luxembourgoises“ 15 rocznik — Bruxelles — 34, rue du Gouvernement Provisoire. (Cena 200 fr.)

Zawiera monografie o wszystkich spółkach akcyjnych, spis ich skróconych nazw, prawodawstwa, jakim podlegają i inne szczegóły. — Książka liczy 2500 stron.

„Répertoire de la Production Suisse 1936-1937“ wydany przez Office Suisse d'Expansion Commerciale, rue de la Bourse 10, Zurich. — Cena 7 fr. sz.

Podaje na przeszło 700 stronach informacje o szwajcarskich producentach blisko 6000 różnych artykułów przemysłowych, rękodzielniczych i roln.; zawiera alfabetyczny spis produktów; spis produktów wg gałęzi przemysłu, ze wskazaniem firm produkujących, oraz spis alfabetyczny producentów z adresami i szczegółowymi informacjami o ich specjalności. Doskonale prezentująca się publikacja została wydana w oddzielnych tomach w języku francuskim, niemieckim i hiszpańskim.

„Indicateur des Produits Belges 1937“. — (Wydawca — A. Lesigne, Bruxelles — rue de la Charité, 27. Cena 25 fr. belg. oraz porto).

Książka adresowa wydana staraniem Belgijskiego Związku Izb Handlowych i Przemysłowych, zawiera na 848 stronach adresy przeszło 13 tys. producentów belgijskich ułożone według gałęzi przemysłu i 3200 rubryk, nadto podane są ustawy, dekrety i przepisy w sprawach gospodarczych, oddzielne spisy główniejszych eksporterów i importerów, wszystkich Izb Handlowych, Zrzeszeń gospodarczych etc.

PRZETARGI I SPRZEDAŻE

SPRZEDAŻ WKŁADÓW SPRĘŻYNOWYCH.

Komenda Obozu Ćwiczeń w Grupie pod Grudziądzem zawiadamia, że w dniu 7 czerwca 1937 r. o godz. 14,30 odbędzie się w Komendzie Obozu Ćwiczeń Grupa (stacja kolejowa Grupa) sprzedaż za gotówkę najwięcej dającemu 463 sztuk wkładów sprężynowych. Wkłady sprężynowe oglądać można w K-dzie Ob. Ćwiczeń Grupa, w dn. sprzedaży o godzinie 14. Reflektanci, którzy wezmą udział w przetargu, zobowiązani są złożyć na ręce przewodniczącego komisji przetargowej wadium w wysokości 100 złotych.

Wkłady sprężynowe składają się:

Typ I 26 sztuk sprężyn — 7 zwijań o przekroju 70 mm, jedno obramowanie z żelaza „T“ 25x25x2.85. Sprężyny z drutu stalowego.

Typ II 25 sztuk sprężyn - 9 zwijań o przekroju 70 mm, dwa obramowania z żelaza kątowego 15x15x2.64, oraz 16 sztuk sprężyn małych o przekroju 60 mm. Sprężyny z drutu stalowego.

RZECZYWISTA KALKULACJA CENY KAWY BRAZYLIJSKIEJ.

W związku z błędnymi informacjami, jakie ukazały się w prasie w sprawie ceny kawy brazylijskiej, mającej rzekomo dochodzić do wysokości zł 18, umieszczamy poniżej dokładną kalkulację ceny kawy brazylijskiej, nadesłaną nam przez Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu i dokładnie sprawdzoną przez nas.

Kalkulacja ta przedstawia się w sposób następujący:

1 kg kawy brazylijskiej surowej kosztuje fob stacja w Brazylii dzisiaj	zł 0,98
dochodzi do tego przewóz Brazylia/Gdynia za 1 kg	zł 0,09
cło za 1 kg	zł 1,87
koszty manipulacyjne Izby P. - H. i Min. Przemysłu i Handlu za zezwolenie przywozu za 1 kg	zł 0,19½
ubezpieczenie transportowe za 1 kg	zł 0 00½
w Gdyni koszty spedycji i portowe za 1 kg	zł 0,04
koszty eksportowe dotychczas 65% od wartości towaru cif Gdynia za 1 kg	zł 0,70
Razem za 1 kg	zł 3.88

Importerzy, wzgl. hurtownicy targują dzisiaj kawę brazylijską po zł 4,— za 1 kg. Przy paleniu kawy surowej powstaje, jak wiadomo, ubytek kawy 20%, a zatem otrzymuje się za 100 kg kawy surowej tylko 80 kg kawy palonej, zaś cena za 1 kg kawy palonej wynosi zł 5,—. Dochodzą do tego koszty za palenie, wynagrodzenie personelu i td., tak że cena zakupu wynosi dla palacza kawy zł 5.10 za 1 kg. Hurtowo sprzedaje się dzisiaj kawę paloną brazylijską po zł 5,25 za 1 kg, cena sprzedaży w detalu za najtańszy gatunek kawy brazylijskiej wynosi ogólnie zł 6,10 za 1 kg, miejscami tylko zł 6,— za 1 kg, a zatem detalista ma tylko 12 — 14% zysku od ceny sprzedaży.

Należy stwierdzić, że kawy po zł 18,— za 1 kg pochodzenia brazylijskiego nie ma w ogóle w Polsce w handlu. Jak wiadomo kawy brazylijskie reprezentują gatunki tańsze. Kawy po zł 18,— za 1 kg handluje się wyjątkowo w Warszawie i w innych wielkich miastach w minimalnej ilości, nie przekraczającej ułamek procentu ogólnego obrotu kawą. Są to kawy niebieskie w najwyższym gatunku, pochodzące z środkowej Ameryki (Jawa, Guatemala itd.) Najwyższa cena za kawę na prowincji również pochodzenia wyłącznie Środkowo - Amerykańskiego wynosi złotych 16,— za 1 kg. Te drogie luksusowe gatunki kawy konsumuje tylko zamożna publiczność, natomiast kawy brazylijskie jako tańsze wynoszą około 75% ogólnej konsumcji, których cena waha się jak wyżej wykazano około zł 6,— za 1 kg.

Jak z powyższego wynika, wspomniany artykuł „Gazety Morskiej“ oparty jest na błędnych przesłankach i na materiale, nie odpowiadającym rzeczywistości.

KRONIKA

ZJAZD IMPORTERÓW TOWARÓW KOLONIALNYCH W CZASIE TARGÓW GDYŃSKICH.

Z okazji nadchodzących Targów Gdyńskich (20 6 — 4 7), a m. w dniach 20 i 21 czerwca odbędzie się w Gdyni zjazd hurtowników oraz importerów branży kolonialnej.

Głównym zadaniem Zjazdu będzie omówienie kwestii wzmocnienia pozycji polskiego importu kolonialnego, i wyeliminowanie niepożądanych wpływów, hamujących dostateczne usamodzielnienie się tej ważnej dziedziny polskiego handlu.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 15 maja br. nadszedł do Gdyni na m/s „Progress“ z przeładunku w Rotterdamie transport 34.555 kg bananów dla firmy „Bananas“ w Gdyni.

Dnia 17 maja br. zawinął do portu m/s „Thea“ z transportem 34.000 kg bananów z przeładunku w Londynie. Odbiorcami towaru są firmy: Józef Fetter S. A. w Gdyni — 25.000 kg i Gdyński Import Owoców Południowych — 9.000 kg.

Dnia 27 maja br. nadszedł do Gdyni s/s „Jawa“, który przywiózł z przeładunku w Rotterdamie 67.000 kg bananów, z czego 30.000 kg przeznaczonych jest dla firmy „Bananas“, 25.000 kg dla firmy Józef Fetter i 12.000 kg dla firmy Gdyński Import Owoców Południowych w Gdyni.

Dnia 5 czerwca br. spodziewany jest transport 11.000 skrzyń cytryn włoskich, który ma nadejść s/s „Gerda“.

SYTUACJA NA RYNKACH TOWARÓW KOLONIALNYCH (28 5 37).

W handlu hurtowym towarów kolonialnych nastąpiła na tutejszym rynku jakby pewna poprawa. Obroty handlowe w niektórych przedsiębiorstwach nieco wzrosły w stosunku do poprzedniego okresu. Trudno jest jednak wyciągnąć na tej podstawie konkretne wnioski, czy zarysowująca się poprawa

utrzyma się przez czas dłuższy i czy będzie miała ona cechy poprawy ogólnej w tej branży. Doświadczenie i chwiejnośc obrotów dotychczasowych przemawia raczej za tym, że lekkie ożywienie się obrotów w niektórych artykułach i przedsiębiorstwach ma charakter przejściowy.

Kawa surowa.

Na rynkach zagranicznych tendencja niejednolita. Na niektórych rynkach obroty chwiejne, szczególnie w U. S. A. Pomimo tego ceny sprzedaży są w Nowym Yorku utrzymane na poprzednim poziomie o ile chodzi o transakcje bieżące, tj. kawa Santos notowana jest loco nadal po 11,75 cent. dol. za 1 lb. a Rio po 9,25 cent. Natomiast w transakcjach z dostawą na lipiec (kontrakty A) w cenach nastąpiły pewne zmiany. Mianowicie w dn. 24 V br. kawa Santos notowana była po 10,97 cent. dol. za 1 lb. wobec 10,75 — 10,77 cent. w dn. 10 V 37. Rio notowano w dn. 24 bm. po 7,24 cent. dol. a w dn. 10 V br. po 9,26 cent. W Hamburgu dokonano w dn. 24—25 V. br. transakcji sprzedaży kawy Santos Superior (nowe kontrakty) z dostawą na lipiec po 47,00 — 45.00 za 50 kg netto przy odbiorze najmniej 50 worków.

Na rynku krajowym — tendencja utrzymana. Rio 7 sprzedaje się po zł 3,85 — 3,95 za kg przy odbiorze większych partyj (towar oclony). Ceny na kawy inne bez zmiany w stosunku do poprzedniego okresu.

Herbata.

Zapasy herbaty w Londynie znacznie spadły. W związku z tym zaistniała obawa, że ceny za herbatę gatunku najgorszego mogą dojść do 1,6 sh. za 1b i konsumcja przy tak niezwykle wysokiej cenie znacznie by spadła. Aby uchronić się przed tego rodzaju następstwami. Międzynarodowy Komitet Herbaciany postanowił zwiększyć produkcję herbaty i eksport tejże. Dotychczas z ogólnej ilości produkcji dozwolone było eksportować tylko 82,5 proc. podczas gdy obecnie plantatorzy będą mogli eksportować aż 87,5 proc. ogólnej produkcji herbaty. Te 5 proc. stanowić będzie zwiększenie eksportu światowego o około 40 milionów lbs., czyli o około 20 mil. kg.

Na rynku krajowym sytuacja bez zmiany. Ceny utrzymane na poprzednim poziomie.

Korzenie.

Na rynkach zagranicznych tendencja utrzymana. Na rynku wewnętrznym sytuacja bez zmiany. Ceny utrzymane na poziomie cen poprzedniego okresu.

Oliwa francuska.

Na skutek wojny domowej w Hiszpanii, import oliwek pochodzenia hiszpańskiego do Francji znacznie się zmniejszył. Spowodowało to spadek produkcji oliwy nicejskiej, gdyż produkcja oliwek francuskich nie pokrywała nigdy całości zapotrzebowania tamtejszego przemysłu na ten surowiec. W związku z znacznie mniejszą podażą surowca (oliwek) ceny tak na surowiec jako też produkt gotowy — oliwę nicejską — zwyżkowały o około 100 proc. Podczas, gdy w roku ubiegłym można było w tym okresie otrzymać oliwę nicejską w beczkach cif Gdynia już po fr. fr. 650,— za 100 kg, to obecnie cena cif za ten artykuł waha się od 1200—1250 fr. fr. za 100 kg. Naturalnie ceny sprzedaży w hurcie na rynku krajowym musiały być podwyższone w proporcji do cen zakupu.

Ziarno i masło kakaowe.

Ziarno kakaowe na rynkach zagranicznych w dalszym ciągu zniżkuje. W Londynie notuje się Accrę bardzo dobrą już po 34.6 — 35 sh. za cwt. wobec 39.6 — 40 sh. w dn. 8 V br., Ceylon i Bahia utrzymane na poprzednim poziomie. W Hamburgu notowano w dniu 22 bm. ziarno Accra z nowych zbiorów po 37,6 sh. za 50 kg. Importerzy krajowi zakupili ostatnio ziarno Accra po 39.6 — 40 sh. cif Gdynia za 50 kg. Towar oclony sprzedaje się po cenie zł 2,10 — 2,20 za 1 kg loco magazyn portowy.

Ceny zakupu za masło kakaowe holenderskie wahają się od 99 do 101,— hfl. za 100 kg cif Gdynia. Zbyt w kraju bardzo słaby. Ceny w dalszym ciągu zniżkują. Importerzy sprzedają towar poniżej kosztów własnych.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 10 do 26 maja br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 5 przetargów, na których wystawiono: 4.856 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 1.693 skrzyń cytryn włoskich, 1.562 skrzyń grapefruits palestyńskich, 1.000 klatek pomidorów holenderskich, 170 skrzyń sułtanek greckich, 12 skrzyń sułtanek tureckich i 11 worków orzechów włoskich.

Z wystawionych ilości sprzedano:
2.073 skrzyń pomarańcz hiszpańskich po 0,75 — 1,05 zł za 1 kg, 730 skrzyń cytryn włoskich po 24,— do 39,— zł za 1 skrzynię, 1.170 skrzyń grapefruits palest. po 23,— do 28,— zł za 1 skrzynię, 1.000 klatek pomidorów holenderskich po 12,50 do 17,75 zł za 1 klatkę, 170 skrzyń sułtanek greckich po 24,50 zł za 1 skrzynię, 12 skrzyń sułtanek tureckich po 23,12 zł za 1 skrzynię, 11 worków orzechów włoskich po 210,— zł za 1 worek.

Tendencja na ogół spokojna — nie notowano poważniejszych transakcyj. Jedynie pomidory holenderskie jeszcze na aukcji

w dniu 19 maja sprzedawane po 12,50 zł zwyżkują na aukcji dnia 26 maja do 17,15 zł za klatkę. Daje się odczuć bardzo duże zainteresowanie tym artykułem. Są to pierwsze partie pomidorów, jakie pokazały się na rynku tutejszym, wskutek czego znalazły tak silny popyt.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły aukcję dnia 11 maja wystawiając: 2.166 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, z których sprzedano 1.807 skrzyń po stosunkowo dobrej cenie 0,83 — 1,03 zł za 1 kg. Następnym artykułem wystawionym do przetargu były cytryny włoskie w ilości 769 skrzyń. Sprzedano 269 skrzyń po 28,50 — 35,— zł za skrzynię. Grapefruits palestyńskich wystawiono 70 skrzyń i wszystkie sprzedano po 23,— do 28,— zł za skrzynię.

Sułtanki greckie i tureckie sprzedano w całości: pierwszych 170 skrzyń po 24,50 zł, drugich 12 skrzyń po 23,12 zł za 1 skrzynię.

Na aukcji dnia 18 maja wystawiono 1.350 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 630 skrzyń cytryn włoskich, 1.292 skrzyń grapefruits palestyńskich i 11 worków orzechów włoskich. Z powyższych ilości sprzedano: 80 skrzyń pomarańcz hiszpańskich po 0,75 — 0,95 zł za kg, 411 skrzyń cytryn włoskich po 30 — 39,— zł za 1 skrzynię, 900 skrzyń grapefruits po 27 zł za skrzynię oraz 11 worków orzechów włoskich po 210,— zł za worek.

Dnia 21 maja wystawiono do przetargu 1.340 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 294 skrzyń cytryn włoskich i 200 skrzyń grapefruits palestyńskich. Sprzedano 150 skrzyń pomarańcz hiszpańskich po 0,75 — 1,05 zł za kg, 50 skrzyń cytryn włoskich po 24,— zł za skrzynię i wszystkie grapefruits palestyńskich po 27 zł za skrzynię.

Udział w przetargach wzięło: 11 maja 14 kupców, 18 maja — 18 kupców i dnia 21 maja 35 kupców.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 19 maja aukcję, na której wystawiły 400 klatek pomidorów holenderskich, które w całości sprzedały po 12,50 zł za klatkę. Udział w aukcji wzięło 15 kupców.

Na aukcji dnia 26 maja wystawiono 600 klatek pomidorów holenderskich, które także w całości sprzedano przy bardzo silnym zainteresowaniu po wysokiej stosunkowo cenie 17,75 zł za klatkę.

Przetarg odbył się przy udziale dużej liczby kupców, z których poważna część nie zakupiła towaru, ponieważ go zabrakło.

IMPORT CYTRYN Z WŁOCH.

Pozwolenia na przywóz cytryn z Włoch będą udzielane bez ograniczeń, w miarę napływających zapotrzebowań importerów. Przywóz powyższy będzie dokonywany w drodze obrotu clearingowego za pośrednictwem Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego (Zahan).

THE FRUIT TRADE.

(Handel owocowy)

W lecie br. ukaże się w Londynie w opracowaniu i w wydaniu British - Continental Press Limited (London E. C. 4 80 Fleet Street) księga informacyjna pod powyższym tytułem, zawierająca dane źródłowe o całokształcie handlu owocowego we wszystkich państwach, gdzie handel ten ma poważniejsze znaczenie. Księga zawierać będzie dwie części. Część opisowa poświęcona będzie omówieniu artykułowemu następujących zagadnień: Przegląd produkcji owoców; opisy rozmaitych gatunków owoców; upakowanie, sortowanie, składowanie, przechowywanie w składnicach i transport owoców; statystyka eksportu i importu owoców; nowoczesne metody sprzedaży owoców; przedsiębiorstwa handlu owocami; zwyczaje, obowiązujące w międzynarodowym handlu owocowym; owoce w puszkach, konserwy owocowe, soki owocowe itd.; terminarz sezonów owoców oraz skorowidz handlu owocowego. Skorowidz ten podzielony zostanie na 6 działów, a mianowicie 1) producenci i eksporterzy, 2) importerzy i hurtownicy, 3) spis znaków handlowych i nazw, 4) przewodnik dla nabywców wszelkich gatunków owoców, 5) składowanie i transport, 6) materiały dla upakowania, urządzenia itp.

Wszystkie firmy, które mogą mieć zainteresowanie co do tego wydawnictwa, lub pragną, aby ich nazwy były umieszczone w skorowidzu poszczególnych działów, mają możność zgłoszenia się bezpośrednio pod wyżej podanym adresem o przysłanie kwestionariusza do wypełnienia. Umieszczenie nazwy firmy w skorowidzu jest bezpłatne.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Włochy.

W ostatnich kilku tygodniach na rynku włoskim interesowano się bardzo silnie migdałami. Wskutek dużego zapotrzebowania na ten artykuł w krajach skandynawskich, Niemczech, Holandii, Szwajcarii i Czechosłowacji cena jego zwyżkowała i eksport w miesiącu kwietniu osiągnął cyfrę nie notowaną od 8-miu lat. Jeśli zainteresowanie nie

zmniejszy się — zachodzi obawa, że nie wystarczą zapasy do czasu nowych zbiorów. Nowe zbiory w Bari nie zapowiadają się dobrze na skutek wyrządzenia szkód przez niepogodę.

Na Sycylii spodziewane są zbiory równe zeszłorocznym, które dały dobre wyniki.

Orzechy włoskie nie znajdują zainteresowania — daje się wyczuwać wyczekiwanie nowych zbiorów. Cena ma tendencję zniżkową. Nowe zbiory mają dać zadawalające rezultaty. Transakcyj z nowych zbiorów dotychczas nie dokonano.

Na pistacje w ubiegłym sezonie nie notowano poważniejszych transakcyj i obecnie przed nowymi zbiorami, które zapowiadają się bardzo słabo nie znajdują zainteresowania, przeciwnie cena wolno lecz stale zniżkuje i nawet kupcy wycofują się z dokonanych już transakcyj. Sytuacja jest narazie niejasna — trudno określić, co przyniosą nowe zbiory. Należy się jednak liczyć z tym, że cena pistacyj z nowych zbiorów będzie wysoka, wskutek bardzo małych ilości jakie są na rynku.

Ostatnie notowania cen owoców suszonych: orzechy włoskie nowych zbiorów z załadowaniem wrzesień - październik br. 390 lirów za 100 kg brutto za netto, pistacje starych zbiorów 2.775 — 2.850 lirów za 100 kg netto. Cen pistacyj nowych zbiorów dotychczas nie notowano.

W Apulii rozpoczął się obecnie sezon świeżych owoców. Pierwsze partie czereśni, jakie pokazały się na rynku nie pokryły zapotrzebowania. Cena tego artykułu jest bardzo wysoka i to wstrzymało kupców zagranicznych od zamawiania większych ilości w ostatnim czasie.

Pierwszymi odbiorcami czereśni włoskich były następujące kraje: Szwajcaria, Czechosłowacja, Niemcy, Dania i Szwecja.

Gatunek tegorocznych czereśni jest o wiele wyższy od zeszłorocznych.

Jugosławia.

Zbiory czereśni, jabłek, gruszek i innych owoców świeżych w Jugosławii zapowiadają się w bieżącym sezonie bardzo dobrze, mimo obfitych deszczów, jakie nawiedziły ostatnio kraj.

Spodziewane są w najbliższym czasie pierwsze partie na rynku krajowym. Dotychczas nie dokonano żadnych transakcyj — ceny nie są jeszcze ustalone.

Anglia — Londyn — Hull.

Tegoroczny sezon pomarańczowy przyniósł angielskim importerom poważne straty. Od kilku lat nie notowano w Anglii tak niskich cen pomarańcz zwłaszcza palestyńskich, na których importerzy ponieśli w ubiegłym sezonie najpoważniejsze straty. Sprowadzono w tym sezonie duże ilości — towar przychodził w stanie bardzo dojrzałym — nie nadawał się do przechowania, wskutek czego oddawany był na rynek po niskich cenach. Importerzy angielscy sprowadzili w kwietniu br. ca 50.500 skrzyń pomarańcz hiszpańskich i ca 157.500 skrzyń pomarańcz palestyńskich — to wpłynęło na spadek cen, ponieważ na rynku znalazło się wiele towaru i to towaru, który nadawał się tylko do natychmiastowej konsumpcji. Często wartość towaru nie pokrywała cła i należności za fracht i w takich wypadkach topiono towar w morzu.

U. S. A.

Niżej podajemy zestawienie zbiorów owoców w U. S. A. w poszczególnych stanach według obliczeń tamtejszego Ministerstwa Gospodarki Krajowej, które po zbadaniu szkód, jakie poczyniła powódź, podaje następujące dane w porównaniu z odpowiednimi okresami w ubiegłych latach:

w tys. skrzyń:

pomarańcze	**1934/35**	**1935/36**	**1936/37**
Kalifornia			
Valencja	27.096	18.580	15.900
Navels i t. p.	18.990	14.469	12.064
Floryda:			
wczesne gatunki	10.700	9.600	12.000
Tangerin	2.000	2.100	2.900
Valencja	4.900	6.300	6.500
Texas	560	747	2.000
inne stany	691	487	555
grapefruits			
Floryda			
bez pestek	4.100	4.000	6.000
inne	11.100	7.500	11.800
Kalifornia	2.167	2.267	1.320
Texas	2.750	2.741	8.300
Arizona	1.240	1.800,	1.200

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 15 czerwca 1937 r. | NR 11

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Drugie Targi Gdyńskie

Imprezy targowe powstają i rozwijać się mogą z pożytkiem dla obsługi życia gospodarczego tylko w tym wypadku, o ile podłoże dla ich istnienia oparte jest na dostatecznych przesłankach gospodarczych. Przesłanki te ze swej strony znaleźć można albo w istnieniu już odpowiednich ku temu warunków, albo też w dążności do realizacji celów i zadań, zakrojonych na dalszą metę.

Targi gdyńskie ze względu na fakt powstania w ośrodku rozwijającym się w szybkim tempie i to w ośrodku o wielkim znaczeniu gospodarczym ogólno-państwowym a nie tylko lokalnym, mają zadanie podwójne. Z jednej strony powinny one przyczynić się do możliwie najbardziej wydatnego obsłużenia wymogów bieżącej chwili, a z drugiej strony wykazać metody pracy, konieczne do zostawania przy zdobywaniu i ugruntowaniu położenia portu i miasta Gdyni przede wszystkim w łonie organizmu gospodarczego państwa, a dalej jako instrumentu wymiany w skali międzynarodowej.

Jest rzeczą oczywistą, że realizacja tak zakrojonych celów i zadań może być dokonana z prawdziwym pożytkiem tylko wtedy, gdy następuje ona etapami mniej lub więcej szybkimi, lecz w każdym razie w ścisłej zależności od posiadanych środków i od jasnego zrozumienia wymogów chwili i wyraźnych wytycznych do realizacji zadań na przyszłość.

Fakt, że Targi Gdyńskie nabierać zaczynają właściwych tego rodzaju imprezom cech ciągłości, są bowiem drugą doroczną imprezą targową, świadczy, iż impreza targowa w Gdyni ma rację bytu, co więcej, znajduje odpowiednie podłoże i warunki rozwojowe.

Gdy zeszłoroczne Targi Gdyńskie ograniczone były co do przedmiotu zainteresowań i transakcyj do dwóch działów, mianowicie budownictwa i przemysłu budowlanego oraz rybołówstwa i przemysłu rybnego, dając w ten sposób wyraz najbardziej aktualnych zagadnień rozwoju miasta Gdyni, to w roku bieżącym, jak już zaznaczano kilkakrotnie na tym miejscu, zakres zainteresowania ich został rozszerzony do sześciu działów, odzwierciedlających nie tylko potrzeby bieżące miasta i portu Gdyni, lecz również mających szersze znaczenie gospodarcze.

Jest już rzeczą ogólnie znaną, lecz być może niedostatecznie przez całe społeczeństwo polskie zrozumianą, że Gdynia stać się może istotnym i pełnowartościowym instrumentem gospodarczym Polski tylko wtedy, gdy obok funkcyj portu przeładunkowego spełniać będzie zadania ośrodka handlowego i ośrodka przemysłowego. Te właśnie momenty pierwszorzędnego znaczenia gospodarczego znajdą swe odzwierciedlenie w dwóch działach tegorocznych Targów Gdyńskich: w dziale uprzemysłowienia Gdyni i w dziale ekspansji morskiej.

Pierwszy z tych działów ma wykazać z jednej strony skromny dotychczasowy dorobek Gdyni w zakresie rozwoju przemysłu portowego, a z drugiej przedstawić te możliwości, jakie pod tym względem w mieście i porcie Gdyni istnieją. Będą więc poglądowo wykazane gałęzie przemysłu oparte na surowcach

zagranicznych, przetwarzanie których bezpośrednio po sprowadzeniu do kraju przedstawia się najbardziej pod względem gospodarczym korzystnie, jednocześnie wykazane zostaną możliwości rozwoju w Gdyni branży przemysłu, mających znaczenie dla eksportu polskiego.

W tym właśnie punkcie dział uprzemysłowienia Gdyni styka się z innym działem, mianowicie działem ekspansji morskiej. Targi Gdyńskie wychodzą z założenia, że nie dosyć jest umieć wytworzyć poszczególne artykuły produkcji, lecz koniecznym jest być w stanie w odpowiedni sposób i z korzyścią dla kraju ulokować je na rynkach zagranicznych.

Przedstawienie rynków najbardziej nadających się dla eksportu polskiego, gatunków poszczególnych towarów eksportowych, sposobów opakowań oraz sposób standaryzacji — oto jest przedmiot zainteresowań tego działu. Ponieważ będzie on miał charakter nie tylko pokazu, lecz również wezmą w nim udział firmy eksportowe oraz wytwarzające opakowania, nadarzy się dobra sposobność do zawarcia transakcyj, co winno być uważane za jeden z podstawowych celów imprezy targowej. Być może, że uda się ściągnąć na Targi przybywające w czasie ich trwania do portu gdyńskiego eksponaty konkursu, organizowanego przez Państwowy Instytut Eksportowy, p. n. Dobry Eksport. Eksponaty te przed kilku miesiącami załadowane zostały na statki i, po odbyciu podróży do Afryki Południowej, obecnie wracają do kraju.

Omawiając poszczególne dalsze działy, wspomnieć przede wszystkim należy dział motoryzacji. Wzmożenie zainteresowania tymi sprawami w ostatnich miesiącach i stwierdzone ostatnio przez pana wicepremiera Kwiatkowskiego postępy w tej dziedzinie (przybywa bowiem zgodnie z jego oświadczeniem ponad 100 samochodów miesięcznie), wydają się najzupełniej usprawiedliwiać wprowadzenie tego działu na Targi.

Wreszcie z nowych działów wymienić należy dział turystyki i ludowego przemysłu regionalnego Pomorza, który to dział ma głównie za zadanie ożywienie zainteresowania ze strony szerokich warstw społeczeństwa polskiego wielkimi walorami turystycznymi północnej części Pomorza z t. zw. Szwajcarią Kaszubską na czele oraz zaznajomienie z cennym dorobkiem artystycznym przemysłu ludowego.

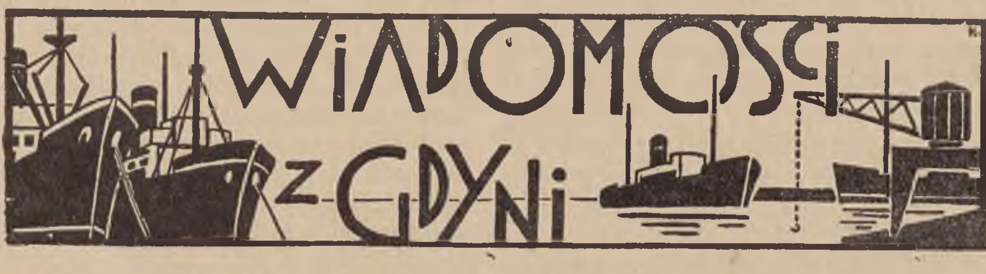
Dwa pozostałe działy: przemysłu budowlanego i rybołówstwa i przemysłu rybnego wobec powstania wyżej wyszczególnionych nowych działów zajmą w roku bieżącym na Targach mniej miejsca, jednak niewątpliwie ze względu na ich znaczenie dla rozwoju Gdyni odegrają wyznaczoną im poważną rolę, ściśle związaną z lokalnymi potrzebami Gdyni.

Do powyższego opisu dodać należy kilka uwag o rozszerzeniu ram ogólnych Targów pod względem terenowym i wynikających stąd możliwości zwiększenia ilości wystawców Gdy mianowicie w roku zeszłym powierzchnia kryta wynosiła 2633 metrów kwadratowych, to obecnie dzięki wybudowaniu nowej hali powierzchnia ta wzrosła do 3383 metrów kwadratowych, co przyczyniło się do zwiększenia ilości wystawców z 272 do ca 400.

Widzimy więc, że drugie Targi Gdyńskie, idąc oględnie obraną drogą ewolucji, dążą do podniesienia swego poziomu i do stopniowego formowania nowego swego oblicza jako imprezy, mającej uzasadnienie gospodarcze w specyficznych warunkach bytu jedynego miasta portowego na terytorium Polski.

Jeżeli handel zagraniczny Polski w 70% odbywa się drogą morską i ma tendencję rozwoju w tym kierunku, to wydaje się oczywistym, że istnienie i rozwój Targów Gdyńskich znaleźć powinny zrozumienie i należyte poparcie, tym bardziej, że nie są one konkurencją, lecz dopełnieniem imprez, o pokrewnym charakterze, istniejących na terenie Polski. Fakt, że odbywają się one od 20 czerwca do 4 lipca t. zn. w okresie Święta Morza, przyczynić się powinien do ich popularyzacji.

L. G.



POSIEDZENIE MIĘDZYSAMORZĄDOWEJ KOMISJI POROZUMIEWAWCZEJ.

W dniu 7 czerwca odbyło się w Izbie pod przewodnictwem Prezesa naszej Izby p. Stanisława Tora kolejne posiedzenie Międzysamorządowej Komisji Porozumiewawczej, w której wzięli udział przedstawiciele naszej Izby, Izby Rolniczej w Toruniu z prezesem Donimirskim na czele oraz Izby Rzemieślniczej.

Spośród najważniejszych spraw będących na porządku dziennym obrad Komisji wymienić należy: uzgodnienie stanowiska Komisji w odniesieniu do Związku Eksporterów Ziemniaków, przy czym Izba nasza wysunęła de-

zyderat bardziej wydatnego uwzględnienia interesów sfer kupieckich, zajmujących się eksportem ziemniaków, dalej sprawę instrukcji przy podziale kontyngentów wywozowych i wreszcie sprawozdanie z prac Międzyministerialnej Komisji dla Spraw Eksportowych w odniesieniu do eksportu artykułów rolniczych z okręgu Izby naszej.

W większości tych spraw osiągnięto ujednolicenie poglądów, sprawy wymagające dalszego zbadania stanowić będą przedmiot narad następnego posiedzenia Komisji.

POSIEDZENIE KOMISJI ROZDZIELCZEJ.

W dniu 7 czerwca odbyło się w Izbie posiedzenie Komisji Rozdzielczej dla obrotu produktami spożywczymi z W. M. Gdańskiem. Obradom Komisji przewodniczył prezes Komisji p. Dykier. Załatwiono szereg spraw bieżących. związanych z dostawami produktów spożywczych przez związki branżowe i firmy na teren W. M. Gdańska. Posiedzenie następne Komisji ma się odbyć w Toruniu.

UDZIAŁ IZBY W PRACACH KOMISJI OPINIODAWCZEJ DLA SPRAW Z ZAKRESU POLITYKI MORSKIEJ PRZY MINISTERSTWIE PRZEMYSŁU I HANDLU.

W dniu 11 czerwca odbyło się w Warszawie posiedzenie Komisji Opiniodawczej dla spraw z zakresu polityki morskiej przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu. Obradom Komisji przewodniczył dyrektor Departamentu Morskiego p. Leonard Mozdzeński. Głównym punktem obrad był referat naszej Izby, wygłoszony przez wicedyrektora Izby p. Józefa Kawczyńskiego na temat: Porównawcza analiza warunków pracy w porcie gdańskim i gdyńskim. Główne wytyczne tego referatu podane zostaną w jednym z następnych numerów Biuletynu.

POBYT W GDYNI P. DR. PRZYBYŁKIEWICZA WICEKONSULA R. P. W BATAWII.

W dniu 8 czerwca przybył do Gdyni i odwiedził Izbę naszą Dr Z. Przybyłkiewicz, wicekonsul R. P. w Batawii. Głównym przedmiotem zainteresowań d-ra Przybyłkiewicza było zbadanie sprawy przewozów drogą morską towarów polskich do Indyj Holenderskich. Sprawa ta nabiera szczególnej wagi w związku ze wzmożeniem wymiany towarowej pomiędzy Polską a Indiami Holenderskimi, szczególnie zaś z możliwościami, jakie rynek tamtejszy przedstawia dla ekspansji produkcji polskiej.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W M. MAJU R. B. ORAZ W OKRESIE: STYCZEŃ — MAJ R. B.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w mies. *maju br. 716.161,3 t*, wobec 795.078,5 ton w mies. kwietniu rb. oraz 596.813,1 ton w mies. maju 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 19,9% wzrost w porównaniu z obrotami mies. maja 1936 roku.

Dotychczasowe wyniki zamorskich obrotów towarowych portu w okresie pierwszych 5 miesięcy roku bieżącego w stosunku do tego samego okresu czasu roku ubiegłego wykazały 15,6%-owy wzrost (przywóz zam. łącznie z wywozem zam. — 3.529.866,7 ton w okresie I—V br. wobec 3.054.367,7 ton w okresie I—V roku ub.)

Na uzyskanie tych ogólnych wyników w okresie: styczeń — maj br. złożył się przywóz zamorski — 703.031,1 ton oraz wywóz zamorski — 2.826.835,6 ton. Import zamorski wykazuje w wyżej podanym okresie czasu poważny 52,6%-owy wzrost w stosunku do tego samego okresu czasu roku ubiegłego (460.586,8 ton). Tempo wzrostu eksportu zamorskiego jest nieco mniejsze i wynosi 8,9% (2.593.780,9 ton w roku ub.)

Należałoby podkreślić tempo wzrostu tak importu, jak i eksportu, z tym, iż wzrost importu odbywa się znacznie szybciej aniżeli eksportu.

Tempo wzrostu obrotów towarowych portu, ilustruje poniższe zestawienie:

Tempo wzrostu obrotów towarowych portu

okres czasu r. b.	+ %	— w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego
I	+ 24,6	— 16,1
I—II	+ 40,1	— 6,04
I—III	+ 46,9	+ 2,2
I—IV	+ 52,2	+ 8,05
I—V	+ 52,6	+ 8,98

Struktura obrotów towarowych portu ulega poważnej zmianie. Zmniejsza się bardzo poważnie rozpiętość pomiędzy importem i eksportem tak korzystna z punktu widzenia interesów portu.

Import zam. miesiąca sprawozdawczego (157.855,1 ton) wykazuje nieznaczny 2,4% spadek w porównaniu z ub. mies. kwietniem r. b. (161.782,5 ton) oraz poważny 53,9%-owy wzrost w stosunku do miesiąca maja 1936 r. (102.536,6 ton). Nieznaczny ten spadek importu mies. sprawozdawczego w porównaniu z ub. mies. kwietniem r. b. spowodowały przede wszystkim pozycje: nasiona oleiste — 2.857 t. (3.277 t.), ryż surowy — 6.358 t. (18.176 ton), owoce świeże — 2.227 t. (5.960 t.), fosforyty — 9.677 t. (22.802 t.), szmaty — 1.397 t. (1.535 t.), oraz maszyny, aparaty i części — 344 t. (552 t.) Liczny jest natomiast szereg tych pozycyj importu, które wzrosły: kawa — 393 t. (290 t.), kakao — 668 t. (628 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 14.321 t. (11.425 t.), piryty — 3.099 t. (brak), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.142 t. (945 t.), garbniki — 1.622 t. (1.601 t.), wełna — 2.546 t (2.454 t.), odpadki

wełny — 81 t. (56 t.), bawełna — 7.981 t. (7.195 t.), przędza bawełniana — 201 t. (173 t.), len, konopie, sizal i inne włókna roślinne — 71 t. (49 t.), juta — 1.128 t. (690 t.), kauczuk — 836 t. (752 t.), papier i makulatura — 2.149 t. (1.594 t.), papa, tektura — 22 t. (brak), celuloza — 827 t. (703 t.), żelazo surowe — 474 t. (322 t.), metale różne — 209 t. (155 t.), złom żelazny — 75. 039 t. (54.675 t.), miedź — 1.703 t. (1.449 t.) oraz cyna — 247 t. (187 t.) Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny ok. 50%-owy wzrost importu złomu żelaznego oraz rud żelaznych, dwóch podstawowych surowców hutniczych.

Import złomu żelaznego w okresie: styczeń — maj rb. wykazuje przeszło 50%-owy wzrost w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego, rudy żelazne przeszło 150%-owy wzrost, oraz fosforyty około 20%-owy. Pewną uwagę zwrócić winien spadek importu bawełny surowej (37.108 ton w okresie: styczeń — maj rb. wobec 42.057 ton w roku ubiegłym).

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu maju rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Maj 1936 r.	Maj 1937 r.
Nasiona różne	31	16
nasiona oleiste	4.592	2.857
ryż surowy	15.978	6.358
owoce świeże	1.484	2.227
owoce suszone	328	186
konserwy owocowe	9	30
orzechy i migdały	25	47
kawa	180	393
herbata	102	77
kakao	434	668
korzenie	168	59
rośliny i materiały roślinne	27	83
żywica	455	519
śledzie solone	157	58
rudy różne i wypałki piryt.	7.350	14.321
piryty	4.312	3.099
oleje	72	122
smoła i smary	118	52
asfalt	1.042	360
tłuszcze i oleje roślinne	287	247
tłuszcze zwierzęce surowe	1.232	1.142
tran	52	173
napoje alkoholowe i inne	142	119
tytoń	285	68
siarka	446	220
przetwory chemiczne	302	202
farby	17	67
garbniki	255	1.622
fosforyty	5.047	9.677
skóry	1.110	1.754
wełna	2.343	2.546
odpadki wełniane	87	81
przędza wełniana	82	25
bawełna	8.189	7.981
odpadki bawełny	82	122
przędza bawełniana	122	201
len, konopie, sizal i in. wł.	37	71
juta	765	1.128
szmaty	524	1.397
kauczuk	384	836
wyroby gumowe	94	351
papier i makulatura	1.127	2.149
papa i tektura	254	22
celuloza	330	827
żelazo surowe	311	474
metale różne	82	209
złom żelazny	37.098	75.039
miedź	1.270	1.703
cyna	115	247
cynk	15	1
wyroby żelazne i metalowe	318	207
maszyny, aparaty i części	434	344
części wagonów i lokomotyw	428	242
samochody, motocykle i cz.	93	474
różne	1.914	14.335
Razem	102.537	157.855

Wzrost importu zam. w m. maju rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego spowodowany został przede wszystkim dzięki pozycjom: rud różnych (ok. 100%-owy), fosforytów (ok. 100%-owy) oraz złomu żelaznego (przeszło 100%-owy).

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (558.306,2 ton) wykazuje 11,8%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. kwietniem r. b. (633.296 ton) oraz 12,9%-owy wzrost w stosunku do mies. maja 1936 r. (494.276,5 ton).

Spadek ten w porównaniu z ub. mies. kwietniem r. b. spowodowały w przeważnej mierze pozycje: węgla eksportowego — 424.734 ton (492.128 t.), węgla bunkrowego — 44.337 t. (48.189 t.), słodu 762 t. (1.559 t), przetworów mięsnych — 2.972 t. (3.605 t.), cukru — 3.762 t. (4.336 t.), karbidu — 146 t. (152 t.), siarczanu amonu — 3.424 t. (7.646 t.), skór — 191 t. (502 t.), wyrobów z drzewa — 441 t. (524 t.), dykt i fornierów — 1.367 t. (1.711 t.), metali różnych — brak (353 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 4.035 t. (5.606 t.), szyn kolejowych — 6.189 t. (9.598 t.), rur żelaznych i żeliwnych — 2291 t. (2.664 t.), oraz blachy cynkowej — 268 t. (466 t.) Dominujące stanowisko zajmuje tu naturalnie grupa wytworów mineralnych (węgla eksportowego i bunkrowego), wykazująca spadek o 71.246 ton W okresie: styczeń — maj br. eksport węgla kam. wykazuje ok. 7%-owy wzrost. Węgiel bunkrowy wykazuje wzrost ok. 30%-owy. Spośród pozycyj eksportu, które uległy zmniejszeniu zwraca uwagę poważny przeszło 50%-owy spadek eksportu siarczanu amonu oraz około 30%-owy — szyn kolejowych. Spadek pozostałych pozycyj waha się w normalnych granicach miesięcznych. Stosunkowo liczny jest natomiast szereg tych pozycyj eksportu, które wykazały wzrost w m. maju rb. w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem rb. Do pozy-

cyj tych należą: zboże — 20 t. (6. t.), strączkowe — 40 t. (7 t.), mąka ryżowa — 420 t. (brak), ryż wyłuszczony — 73 t (brak), nasiona i rośliny — 114 t. (87 t.), szynki i inne peklowane — 248 t. (181 t.), jaja — 2.266 t. (1.625 t.), cement — 2.199 t. (402 t.), sól — 186 t. (brak), koks — 20.396 t. (18.306 t.), tłuszcze zwierzęce — 181 t. (173 t.), napoje alkoholowe — 23 t. (10 t.), makuchy — 1.190 t. (1.125 t.), wytłoki buraczane — 214 t. (brak), salmiak — 65 t. (39 ton), mączka kostna — 334 t. (brak), biel cynkowa — 575 t. (414 t.), saletra — 19 t. (5 t.), tkaniny — 666 t. (595 t.), bawełna i odpadki — 338 t. (257 t.), bale i słupy — 360 t. (brak), drzewo tarte — 8.377 t. (6.800 t.), klepki — 100 t. (69 t.), meble gięte — 650 t. (542 t.), papier — 508 t. (85 t.), celuloza — 629 t. (328 t.), żelazo surowe — 1.379 t. (936 t.), żelazo handlowe — 11.810 t. (7.120 t.) oraz cynk — 1.816 t. (1.481 t.),

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny ok. 40%-owy wzrost eksportu jaj, przeszło 5-krotny wzrost eksportu cementu oraz przeszło 20%-owy — drzewa tartego. Rok bieżący przynosi poważny spadek wywozu tarcicy. W okresie pierwszych 5 miesięcy rb. eksport tarcicy zmniejszył się w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego o przeszło 50% (50.129 ton w okresie styczeń — maj rb. wobec 101.122 ton w tym samym okresie czasu roku ubiegłego). Eksport bali i słupów prawie że ustał (431 t. w roku bieżącym wobec 17.425 t. w roku ub.)

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w m. maju rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Maj 1936 r.	Maj 1937 r.
Zboże	—	20
strączkowe	10	40
mąka ryżowa	1.006	420
mąka	10	—
mąka pastewna	305	—
ryż	249	73
słód	3.772	762
owoce świeże	—	30
konserwy owocowe	1	6
nasiona i rośliny	311	114
szynki i inne peklowane	54	248
bekony	1.520	1.546
drób i ptactwo bite	70	3
jaja	4.295	2.266
masło	897	35
cement	1.082	2.199
sól	321	186
węgiel eksportowy	371.307	424.734
węgiel bunkrowy	29.396	44.337
koks	20.083	20.396
oleje i parafina	9	93
tłuszcze zwierzęce	400	181
przetwory mięsne	1.433	2.972
cukier	10.658	3.762
napoje alkoholowe	2	23
spirytus	4	—
makuchy	707	1.190
wytłoki buraczane	—	214
soda	453	—
salmiak	66	65
karbid	282	146
farby	29	49
mączka kostna	—	334
biel cynkowa	310	575
saletra	2	19
siarczan amonu	—	3.424
skóry	181	191
tkaniny	788	666
bawełna i odpadki	260	338
bale i słupy	—	360
drzewo tarte	21.064	8.377
wyroby z drzewa	282	441
klepki	123	100
dykty i forniery	1.268	1.367
meble gięte	513	650
wyroby koszykarskie	69	52
papier	763	508
papa i tektura	130	201
celuloza	934	629
żelazo surowe	17	1.379
żelazo handlowe	5.823	11.840
metale różne	37	—
wyroby żelazne i metalowe	1.453	4.035
szyny kolejowe	74	6.189
szyny żelazne i żeliwne	1.851	2.291
cynk	997	1.816
blacha cynkowa	558	268
różne	8.048	6.176
Razem	494.227	558.306

Wzrost eksportu miesiąca sprawozdawczego w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego, jak wynika z powyższego zestawienia spowodowała przede wszystkim grupa wytworów mineralnych (węgiel eksportowy, bunkrowy oraz koks), żelaza handlowego — (przeszło 100 proc. wzrost), wyrobów metalowych, szyn kolejowych, rur żelaznych i żeliwnych oraz cynku.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazuje wzrost ilości statków, spadek natomiast pojemności. Przyszło bowiem 476 (462), statków o pojemności 437.649 n. r. t. — (456.855 n. r. t), wyszło zaś 474 (469) statki o pojemności 454.696 n. r. t. (457.208 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu maju br. ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Polska — 2, Niemcy — 3, Dania — 4, Norwegia — 5, Finlandia — 6, Stany Zj. Am. P. — 7, Anglia — 8, Łotwa — 9, Grecja — 10. Włochy — 11, Estonia — 12, Holandia — 13, ZSRR. — 14, Panama — 15, oraz W. M. Gdańsk — 16. Ogółem reprezentowane były bandery 16 państw. (16)

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. maju wyniósł 919.4 nrt. (988.9 nrt). Średni postój statków w porcie w m. maju br. wyniósł 54 godzin (59,6 godzin). Średnia ilość statków w porcie wynosiła 58 (68).

Ruch statków w miesiącu maju br. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków:

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	46	57.677	52	66.462
W. M. Gdańsk	2	436	2	436
Anglia	17	29.506	19	35.748
Dania	65	42.676	56	37.724
Estonia	20	13.562	17	12.078
Finlandia	35	35.591	29	30.428
Grecja	6	15.689	8	20.237
Holandia	21	8.298	18	7.917
Łotwa	15	21.575	15	20.346
Niemcy	73	43.598	68	39.909
Norwegia	40	34.842	42	35.346
Panama	1	695	1	695
Stany Zjedn. Am. P.	10	32.868	10	32.868
Szwecja	120	85.921	131	95.023
Włochy	4	12.755	5	17.319
Z. S. R. R.	1	2.160	1	2.160
Razem	476	437.649	474	454.696

Ruch pasażerów w związku z rozpoczęciem się sezonu wycieczek morskich wykazuje poważne ożywienie. Przyjechało bowiem 1223 pasażerów (582) w tym: z Anglii — 33, Argentyny — 98, Belgii — 25, Brazylii — 30, Danii — 112, Estonii — 3, Finlandii — 12, Francji — 7, Holandii — 3, Kanady — 30, Łotwy — 1, Niemiec — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 839, Szwecji — 7, oraz W. M. Gdańsk — 2. Wyjechało zaś 2070 pasażerów (2000), w tym: do Anglii — 644, Danii — 90, Finlandii — 1, Francji — 659, Holandii — 3, Kanady — 96, Niemiec 3, Norwegii — 2, Stanów Zjedn. Am. P. — 569, oraz do Szwecji — 3 pasażerów.

NOWE WŁADZE KORPORACJI KUPIECKIEJ W GDYNI.

W wyniku wyborów, dokonanych podczas dorocznego walnego zebrania Korporacji Kupieckiej w Gdyni w dniu 31 maja br., skład osobowy władz Korporacji przedstawia się jak następuje: Prezydium: p. Nowacki Czesław — prezes, p. Mikołajczyk Wojciech — I. wiceprezes, p. Królikowski Michał — II. wiceprezes, p. Latosiński Stanisław — sekretarz i p. Dullek Władysław — skarbnik, ponadto do zarządu Korporacji wybrani zostali w charakterze ławników p. p.: Buchholz Wojciech, Donaj Franciszek, Grzegowski Franciszek, Hundsdorff Juliusz, Hildt Jerzy, Ratajczak Benon, Turzyński Kazimierz, Tomaszewski Adam; zaś z nominacji prezesa weszli p. p.: inż. Rotstat Ludwik, dr Zwolski Julian. Komisje Rewizyjną stanowią pp.: Bednarski Walenty, Raczkowski Włodzimierz, Wussak Zygmunt.



OTWARCIE NOWEGO WIELKIEGO NABRZEŻA W HAMBURGU.

Po uruchomieniu nabrzeża t. zw. Kamerunkai w porcie hamburskim oraz wielkich hali składowych na nim, obecnie, w pierwszych dniach czerwca otwarto dla powszechnego ruchu nabrzeże sąsiednie, t. zw. Togokai, na nim zaś nową halę składową (Nr 58) o powierzchni składowej 17 tys. kwadratowych metrów. Jest to równocześnie największa hala składowa portu w Hamburgu. Nowe nabrzeże jest dobrze osłonięte od falowania, co ma znaczenie dla ruchu lichtug portowych. Oba bowiem sąsiadujące ze sobą nabrzeża wraz z ich halami składowo - rozdzielczymi służą do ruchu rozdzielczego, głównie towarów eksportowych. Dotąd bowiem odczywano w Hamburgu ujemne skutki koniecznego zbierania towarów eksportowych po całym porcie, jak i straty spowodowane koniecznością rozdzielania ich pomiędzy poszczególne składy portowe, skąd potem w ten lub ów sposób musiały być dostarczane do statków morskich.

Nowe hale rozdzielcze na specjanych nowoczesnych nabrzeżach mają usunąć te braki, wywołujące stratę czasu i dodatkowe koszta jak dla kolei, tak i dla eksporterów i ekspedytorów ładunków. Towary przybywają z zaplecza jako ładunki zbiorowe i z hal na Kamerunkai i Togokai mogą być przez ekspedytorów zabierane na lichtugi portowe i dostarczane alongside od strony basenów do poszczególnych okrętów przed ich terminem odejścia. Oczywiście ładowanie odbywa się również z nabrzeża wprost na okręty.

Przy budowie nowej hali pomyślano również o udogodnieniach do rozładowywania ciężarowych samochodów, obsługujących dalekie linie komunikacyjne. Instalacje urządzone są na długiej rampie, przypominającej urządzenia w portach amerykańskich i mają być naj-

nowocześniejszym tego rodzaju „morskim dworcem dla ciężarówek“ w Europie.

REN A PORTY NIEMIECKIE.

Gospodarcze Archiwum Morskie zwraca uwagę na dyskusję, toczącą się ostatnio na łamach fachowej prasy zagranicznej i wywołanej kilku publikacjami dotyczącymi polityki dewizowej i taryfowej Niemiec w związku z tranzytem przez porty holenderskie i belgijskie. Pierwsze z tych publikacyj opracowane przez K. Giese pt. „Seehafentarife als Mittel zur Devisenbeschaffung“ i „Rhein oder Deutsche Seehäfen“ przeprowadzają tezę, że Niemcy zamiast przywozić i wywozić towary przez Rotterdam, Amsterdam i Antwerpię powinny stosując odpowiednią politykę skierować ten ruch towarowy na Hamburg, Bremen i Emden. Pozwoli to na zaoszczędzenie dużej ilości dewiz, która według obliczeń K. Giese wynosi na korzyść Holandii rocznie 96 milionów Rm., na korzyść Belgii 11 milionów Rm. Autor poza tymi sumami oblicza jeszcze straty Niemiec tyt. wydatków na ubezpieczenia, składowe, stracone zyski spedycyjne, reparacje statków — sumy te trudniej uchwytne oblicza na 50 milionów Rm. — razem Niemcy tracą na pośrednictwie według niego ca 150 milionów Rm.

Zupełnie odmienne stanowisko zajmuje prof. Otto Most w broszurze pt. „Seehafenausnahmetarife, Devisenwirtschaft u. Rheinschiffahrt“. Przede wszystkim krytykuje on sposób obliczenia przez K. Giese strat dewizowych, które według ściślejszych obliczeń wynoszą nie 150 milionów Rm., a tylko ca 20 mil. Rm. Sprzeczności te stara się pogodzić sekretarz stanu Ministerstwa komunikacji w Niemczech G. Königs, który na łamach „Die deutsche Volkswirtschaft“ miast tezy „Rhein oder deutsche Seehäfen“ formułował tezę „Rhein u. deutsche Seehäfen“. Niemcy według jego wywodów nie od dziś zwracają uwagę na pośrednictwo portów holenderskich i belgijskich, już długo przed wojną światową zarząd pruskich kolei państwowych stosował politykę taryfową, by skierować wywóz morski z okręgu przemysłowego reńsko-westfalskiego do portów niemieckich. Również zarząd niemieckich dróg wodnych oddawna już kieruje się zasadą, że niemieckie porty muszą być naturalną bramą dla niemieckiego handlu zagranicznego i cała jego polityka budowy połączeń wodnych idzie po tej linii. Toteż zdaniem G. Königsa, obecna dyskusja jest niepotrzebna i może tylko wywołać stosowanie środków zapobiegawczych ze strony holenderskiej i belgijskiej. G. Königs ma nadzieję, że znajdzie się trzeci autor, który być może dowiedzie, że straty dewiz, które Giese i Most w tak różny sposób obliczają, stanowią tylko koszty wkładów dla osiągnięcia znacznie wyższych wpływów dewizowych, z wywozu węgla i towarów gotowych. Stwierdza w końcu, że cały problem był źle postawiony i powinien brzmieć „Ren i porty niemieckie“.

OBROTY WOLNEGO PORTU W KOPENHADZE W ROKU 1936.

Mimo pewnej zniżki w obrotach drobnicą w roku 1936 względem poprzedniego roku Towarzystwo Wolnego Portu w Kopenhadze zanotowało rok zwiększonych obrotów towarowych i pieniężnych, głównie na skutek poważnego wzrostu importu zboża i paszy, zwłaszcza w drugiej połowie roku, na skutek średniego miejscowego urodzaju.

Całkowite wpływy wyniosły 5.157 tys. koron. Zarządowi portu w Kopenhadze wpłacono 215 tys. koron, 54 tys. wpisano do fuduszu zapasowego i na amortyzację, 95 tys. koron wpłacono do funduszu emerytalnego. Po obliczeniu wydatków administracyjnych, konserwacyjnych, poborów pracowników i podatków pozostała dywidenda dla udziałowców w wysokości 5 proc., czyli w równej z poprzednim rokiem wysokości.

URZECZYWISTNIENIE ŁĄCZNOŚCI PAŃSTW SKANDYNAWSKICH.

Szefowie centralnych biur statystycznych państw skandynawskich postanowili na kongresie w Kopenhadze 26 i 27 maja br, że od roku 1938 będzie ukazywała się wspólna publikacja zawierająca zestawienia roczne obrotów handlu zagranicznego każdego z państw skandynawskich. Zestawienia te będą ułożone według nowej międzynarodowej listy minimalnej z podaniem kraju pochodzenia i konsumcji towarów. Tekst zestawienia będzie ułożony w języku angielskim, tylko uwagi wstępne do publikacji będą redagowane w językach duńskim, fińskim, islandzkim, norweskim, szwedzkim i angielskim. Poza tym postanowiono używać dla wszelkich wskaźników rok 1935 jako podstawę i kontynuować pracę nad ujednostajnieniem wskaźników dla wyżej wymienionych pięciu krajów. (Gam.)

JAK „NORMANDIE“ ZDOBYŁA REKORD.

Z prasy fachowej dowiadujemy się o ciekawych szczegółach walki „Normandie“ o „Błękitną Wstęgę“. Początkowo zdobyła ona ją, osiągając 30,31 węzłów. Statek posiadał wówczas 4 śruby średnicy 4,78 m. ważące 23 tony. Każda śruba posiadała trzy skrzydła i robiła 220 do 225 obrotów na minutę. Wobec silnej wibracji statku, skonstatowanej w czasie pierwszej podróży w 1935 roku, zmieniono śruby na 4-skrzydłowe o średnicy 5,05 metrów, ale o mniejszej ilości obrotów, bo tylko 195. — Wibracja wówczas wprawdzie znikła, ale szybkość statku nie przekraczała 30 węzłów. Wobec tego ponownie zmieniono śruby na 4-skrzydłowe o średnicy 4,84 m. mogące robić 231 obrotów na minutę. „Normandie“ zdobyła wówczas po raz drugi „Błękitną Wstęgę“, robiąc przeciętnie 30,90 węzłów na godzinę.

ROK PŁYWANIA „QUEEN MARY“.

Dwa najszybsze transatlantyki, francuski „Normandie“ i angielski „Queen Mary“ pobiły

rekord szybkości na drodze Europa — Stany Zjednoczone; „Normandie“ na drodze na Wschód, a „Queen Mary“ na drodze na Zachód. Dnia 1 czerwca „Queen Mary“ wróciła z 42 swej podróży Oceanicznej, rozpoczęła zaś swą pierwszą podróż w końcu maja ubr. — W tym czasie statek ten przepłynął 126 tys. mil morskich i przewiózł przeszło 58 tys. pasażerów. —

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

NIEDOMAGANIA W EKSPORCIE OGÓRKÓW W PUSZKACH Z POLSKI DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

Cyfry importu z Polski do Stanów Zjedn. ogórków w puszkach zł 619.000 w roku 1936, zł 136.000 w r. 1935, wykazują przeszło 4-krotny wzrost eksportu tego artykułu z Polski. Ogórki w puszkach mają dalsze możliwości rozwojowe i są już dość dobrze wprowadzone na rynku hurtowym i detalicznym.

Jednak szereg importerów stwierdza uchybienia w dostawach, które w interesie eksportu polskiego należy usunąć. Przede wszystkim ujawnia się niedostatecznie staranny sposób opakowania, stosowany przez firmy eksportujące ogórki w puszkach do Stanów Zjednoczonych. Na ogół skrzynie zewnętrzne są zbyt słabe, pękają przy przewozie morskim, zbijane są nieraz niedbale, tak iż gwoździe uszkadzają puszki, do których dostaje się powietrze, powodując fermentację, pęcznienie puszek i psucie się ogórków — lub też płyn z tych puszek wypływa zupełnie, przez co towar staje się nienadającym się do dalszego użytku. Poza tym podnoszona jest potrzeba bardziej starannego opakowania samych puszek, aby nie mogły się one ocierać i rozbijać jedna o drugą wewnątrz skrzyń. Zalecane jest stosowanie papieru — tektury karbowanej.

Jeśli idzie o jakość surowca ogórków, to zwracana jest uwaga na produkty niektórych fabryk polskich, które wysyłają ogórki niedostatecznie sortowane i niestandaryzowane co do typu, gatunku i jakości; w smaku ogórki są nieraz zbyt wodniste, czasami zaś zawierają za dużo octu. W niektórych transportach był zaś zbyt wielki procent zepsucia.

Najpoważniejsi importerzy — dystrybutorzy ogórków polskich uważają za najszkodliwsze dla rozwoju importu ogórków polskich fakty, że poza kilku markami towaru, o wysokiej jakości, standaryzacji i po nieco wyższych cenach, szereg innych firm eksportuje towar o nierównej, niestandaryzowanej jakości i wielkości, w gatunkach tańszych, które różni agenci oferują po cenach niejednolitych, psując markę i możności sprzedaży produktów bardziej wysokowartościowych.

Niektórzy importerzy stwierdzają także, że zdarzają się często jeszcze wypadki niedotrzymywania umów i niedostarczania towaru na czas. Usunięcie omówionych usterek, a zwłaszcza właściwa organizacja zbytu i standaryzacja towaru eksportowego są podstawowymi zagadnieniami i winny być należycie przez eksporterów doceniane, by przeciwdziałać konkurencji zagranicznej i zapobiec ewentualnemu zmniejszeniu osiągniętej na rynku pozycji.

DOSTAWA WĘDLIN DO BRAZYLII.

W południowych Stanach Brazylii przemysł wędliniarski jest dość rozwinięty. Szczególnie Stan Rio Grande do Sul wywozi dość znaczne ilości wędlin do innych stanów. Przywóz zaś produktów zagranicznych jest utrudniony, gdyż mimo bezsprzecznie gorszej jakości miejscowych wyrobów, niski stan waluty brazylijskiej oraz wysokie stawki celne nie pozwalają na opłacalność dostaw. Dla orientacji podajemy ceny szynek, wynoszą one od 8—18 milrejsów za 1 kg.

Dodać należy, że artykuły spożywcze wszelkiego rodzaju podlegają próbnej kontroli przez „Laboratorio Nacional de Analise“ w Rio de Janeiro, dokąd odnośny Urząd Celny wysyła — po nadejściu towaru z zagranicy — próbki celem zbadania na koszt importera. Płatności za towary zagraniczne ze względów na istniejące w Brazylii ograniczenia dewizowe, następują w ten sposób, że przydział dewiz potrzebnych na pokrycie rachunków zagranicznych dostawców, dokonywany jest przez bank państwowy „Banco do Brasil“ na podstawie faktury.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 MAJA DO 7 CZERWCA 1937 R.

BELGIA. W „Moniteur Belge“ ukazało się zarządzenie, mocą którego papiery światłoczułe, filmy, klisze itp. podlegają przepisom o znakowaniu kraju pochodzenia na przesyłkach.

BRAZYLIA. Ustawą z 8 maja br. dopuszczone zostały do bezcłowego przywozu materiały, służące do wyrobu naczyń, beczek, tanków itp., potrzebnych do transportu i przechowywania alkoholu bezwodnego, o ile w kraju materiałów tych się nie wyrabia.

Z podobnych przywilejów przywozowych korzystają beczki żelazne, nie wyrabiane w kraju, podwójnie w ogniu ocynowane, lub pociągnięte specjalnymi

lakami, z blach ocynowanych, z platerowanych blach stalowych jak i specjalne stopy aluminiowe, przeznaczone wyłącznie do przechowywania i transportu bezwodnego alkoholu i oznaczone odpowiednio, np. „especial para alcool anhidro". Dla poszczególnych zwolnień celnych wymagane jest porozumienie z „Instituto de Acucar e do Alcool".

CZECHOSŁOWACJA. Syndykat dla trzody chlewnej zgodził się na dopuszczenie do Czechosłowacji w czerwcu 10.000 świń tłustych, dalej 150 wagonów tłuszczu na czerwiec i 200 wagonów na lipiec. Syndykat zabiega o to, by rząd przedłużył do końca lipca cło ulgowe na tłuszcz.

Rozporządzeniem Rządu, ogłoszonym w Sbirce Zak. nr 69 zostały zmienione niektóre cła na owoce i jarzyny, brzoskwinie i nektarynki, gruszki i jabłka, truskawki — 200 kor. od 100 kg brutto, inne — 200 kor. od 100 kg brutto, trufle — 800 kor. od 100 kg brutto, szparagi, marchewka w wiązkach, ogórki, sałata główkowa i szpinak — 260 kor. od 100 kg brutto, inne — 260 kor. od 100 kg brutto. Rozporządzenie obowiązuje od 16 maja br.

FRANCJA. Ułatwienia kontyngentowe z okazji Międzynarodowej Wystawy w Paryżu dotyczą jedynie towarów przeznaczonych do konsumpcji w lokalach, restauracjach, barach itp. państw wystawiających.

Min. Rolnictwa ogłosiło w Journal Officiel z 27 maja br., że w ramach kontyngentu na makuchy z roślin oleistych na II półrocze 1937 Polska i Dania otrzymały kontyngent dodatkowy. Importerzy winni przy składaniu wniosków, o zezwolenie udowodnić przywóz makuchów do Francji w latach 1932 i 1933.

INDIE BRYTYJSKIE. Aparaty telegraficzne bez drutu zostały zwolnione od cła przy imporcie do Indyj Bryt. za zaśw. Dyrekcji Poczt i Telegrafów, o ile nie są przeznaczone do odbioru audycyj radiowych oraz gdy nabywcą ich są władze wojskowe.

Podwyżce cła uległy fabrykaty, zawierające ponad 90% jedwabiu sztucznego pochodzenia niebrytyjskiego (50% od wartości lub 5 annas od yarda kwadr., zależnie od tego, jakie cło jest wyższe), artykuły zawierające nie więcej niż 10% jedwabiu oraz od 10 do 90% jedwabiu sztucznego, zawierające ponad 50% bawełny, 50% od wartości lub 4 annas od yarda kwadr.): tkaniny jedwabne nie zawierające bawełny, lub zawierające bawełnę poniżej 50% (30% od wartości lub 5 annas od yarda kwadr.)

W. P. IRLANDIA. Ogłoszona została dodatkowo lista zmian celnych, spośród których najgłówniejsze są: części aparatów radiowych, skrzynki itd. — 50% od wartości, szczotki, pendzle i podobne wyroby w kosztownej oprawie — 50% od wart. wzgl. 33⅓% o. w. według poz. 33, cło na wyroby gliniane nieglazurowane podwyższono z 50% wzgl. 33⅓% na 75% wzgl. 50% od wart. (poz. 48), baterie suche — 50% o. w., podeszwy i obcasy, przykrajane, ze skóry — 60%.

Ogłoszone zostały nowe stawki celne na szereg artykułów, importowanych do Irlandii. Poniżej podane są towary o stawkach zmienionych; w nawiasach wysokość cła: pudełka i skrzyneczki metalowe (50%), jednonitkowa przędza z bawełny, lnu lub konopi, wprowadzona w formie kłębka (1 sh. 6 pensów od libry), wkładki do obuwia (40%), pończochy gumowe (40%), forniery (50%), guma do klejenia (30%), wyroby z azbestu (3 sh. od cwt.), liczniki elektryczne (50% lub minimum 10 sh. od licznika), zbiorniki na wodę, używane przy centralnym ogrzewaniu z elektrycznym grzejnikiem (30%), elektryczne naczynia do gotowania pewnych rozmiarów (25%), wszelkie towary tkane (40%), cło na artykuły z aluminium (50%), — ograniczono do niektórych naczyń przeznaczonych do użytku w gospodarstwie domowym, meble metalowe (50%), rynsztunek metalowy dla pulpitów i siedzeń (40%), wózki do lalek i ich części (z wyj. kół) — (50%), różne gatunki papieru (30%), płyty gramofonowe (9 pens. od sztuki), metalowe ramy do luster (40%), węże i rury gumowe, również obłożone drutem lub w połączeniu z płótnem żagl. (50%), wyroby z włosów, peruki itp. (30%), zegarki kieszonkowe i ich mechanizmy (33⅓%, minimum 35 sh od sztuki), rury gliniane, glazurowane (1 sh. 6 d. od cwt), pasty do klejenia (37½%), rakiety tenisowe i ramki do nich (75%, minimum 10 sh. od sztuki), artykuły powroźnicze (40%). Prócz tego dokonano zmiany cła na cukier (brak narazie szczegółów) i odzież gotową, załatwiono sprawę cła na paczki z podarunkami i zniesiono cło na pszenicę. W przeważającej liczbie powyższych pozycyj dopuszczony jest bezcłowy przywóz artykułów za osobną licencją przywozową, o którą importerzy irlandcy winni się postarać w Departamencie Przemysłu i Handlu w Dublinie.

O szczegóły powyższych zmian celnych mogą się zgłaszać zainteresowani do P. I. E.

MANDŻURIA. W maju br. odbędzie się w Tokio trzydniowa konferencja, która ma ujednostajnić przepisy co do formalności celnych w Japonii, Korei i Mandżurii. Jeśli konferencja zakończy się wynikiem pomyślnym, nowe przepisy zostaną ogłoszone na jesieni b. r.

PALESTYNA. „The Palestine Gazette" z dnia 20 maja br. ogłasza zarządzenie Wysokiego Komisarza, wprowadzające szereg zmian w obowiązującej taryfie celnej palestyńskiej. W szczególności zwolnione zostały od cła: Kaolin (poz. 197), oraz plecionki do pakowania ryżu. Równocześnie ustalono nast. nowe stawki: soczewica (i groch) w całości — 2.50 mil. od 1 kg, soczewica (i groch) łupane — 3,50 milsów od 1 kg, sandały drewniane 20 milsów od pary.

W Palestyńskiej Gazecie Urzędowej z dnia 21 maja br. ukazał się zakaz przywozu alkoholu denaturowanego.

RODEZJA POŁUDNIOWA. Do taryfy celnej rodezjańskiej wprowadzono ostatnio kolumnę stawek pośrednich, co ma ułatwić Rodezji zawarcie umów handlowych z szeregiem krajów obcych.

W. BRYTANIA. Angielskie władze celne ogłosiły przepisy, dotyczące ułatwień dla podróżujących handlowców, przywożących do Anglii próbki towarów

celem zbierania zamówień. Wśród państw, korzystających z uprzywilejowanej procedury celnej, wymieniona jest również Polska. Komiwojażer winien tylko czasowo przebywać w Anglii ze swymi próbkami: przesyłanie próbek na adres agenta, stale zamieszkałego w Anglii jest niedopuszczalne. Ilość. wielkość i rozmiary próbek nie powinny przekraczać przyjętej zwyczajowo miary dla wzorów i próbek. Okres, w którym próbki winny być wywiezione z Anglii, wynosi normalnie 12 miesięcy. Podróżujący winien złożyć w urzędzie celnym zabezpieczenie w wysokości cla, przypadającego na dany towar. Wysokość kaucji została w niektórych wypadkach ściśle określona. I tak: od zegarka złotego zabezpieczenie wynosi 2 funty ang., od zegarka srebrnego — 3 szylingi. Od wyrobów ze złota — 17 szyl. od uncji, od srebra — 1 szyl., 6 pensów od uncji. W przepisach widnieje prócz tego lista portów, przez które winien nastąpić reeksport.

WŁOCHY. Przesyłanie towarów przez port Dżibuti uzależnione jest od uzyskania zezwolenia włoskiego Ministerstwa dla Afryki. Zarządzenie to wydane zostało z powodu przepełnienia portu.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, PRAGNĄCE NAWIĄZAĆ KONTAKT Z EKPORTERAMI POLSKIMI.

Firma palestyńska pragnie nawiązać kontakt w celach sprzedaży komisowej z eksporterami towarów emaliowanych i papieru. P/14996/4E/Kw.

Firma agenturowa w Anglii interesuje się importem drzewa okrągłego sosnowego do wyrobu skrzynek i wełny drzewnej o rozmiarach 6 lub 7 stóp długości oraz 6 i mniej cali średnicy. P/14523/40/Kw.

Firma marokańska pragnie objąć przedstawicielstwo firm polskich w zakresie: szkła stołowego, kryształów, fajansów i porcelany stołowej, fajansów sanitarnych. P/12568/3R/Tc.

Firma południowo-afrykańska interesuje się importem smoły drzewnej z Polski. P/47/Tc.

Polak zamieszkały w Niemczech posiadający wyrobione stosunki w niemieckich sferach przemysłowo-handlowych, poszukuje przedstawicielstwa na Niemcy poważnej firmy krajowej. Branża obojętna. E/15083/95/Sum.

Firmy szwajcarskie pragną przyjąć zastępstwa firm polskich zainteresowanych w wywozie następn. artykułów: blachy cynkowej oraz blachy falistej, maszyn i aparatów do przemysłu włókienniczego, przyborów tekstylnych, materiałów męskich i damskich, wszelkich wyrobów bawełnianych, olejów, wosku, smoły i chemikalii. E/14325/92/Sum.

Firmy szwajcarskie interesują się importem z Polski cukru mlecznego, drobiu bitego, urządzeniami do ogrzewania (rury, armatura etc.), żelazokrzemem i żelazo-manganem. E/14325/92/Sum.

Firma austriacka interesuje się dostawą skóry skóry Boxcalf dla celów eksportowych. P/14631/58/M.

Firma syryjska pragnie nawiązać kontakt z polskim przemysłem eksportowym w zakresie następujących artykułów: trykotaże, kapelusze, tkaniny wszelkiego rodzaju, koce, skóry, wyroby safianowe itp. P/14640/4E/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

FIŃSKO-ESTOŃSKA WYPRAWA ISLANDZKA ZNÓW W GDYNI.

Już czwarty rok fińsko - estońska wyprawa dla połowów na wodach Islandii zawija do Gdyni. Statki te przybywają do nas w maju—czerwcu dla bunkrowania i częściowo po prowianty (między innymi — sól), jesteśmy więc rok rocznie widzami przechodzącej przed nami oryginalnej, na kilkomiesięczną pracę zdala od wód ojczystych zakrojonej wyprawy. Zdaleka uderzają oko olbrzymie rusztowania nagromadzonych próżnych beczek: tu i tam widać łodzie jeszcze niesmolone i nawet większe kutry żaglowe, umieszczone na pokładach.

Skład flotyli jest z roku na rok zmienny. W pierwszym roku przybyły tylko dwa wielkie statki macierzyste a jednocześnie fabryki solenia i przeróbki ryb — fiński „Petsamo“ i estoński „Eestirand“, oraz pomocniczy statek fiński „Astraea“, w roku 1935 przybyły wyżej wymienione fińskie; z estońskich prócz „Eestirand“ jako pływającej bazy i fabryki jeszcze trzy większe statki rybołówcze: Pöhjarand. Harjurand i Läänerand, o nośności 1000 ton, 650 i 350 ton. W roku 1936 fińska flota zwiększyła się o dwa już typowe trawlery — „Kalatyttö“ i „Kalapoika“ po 20—250 ton nośności. estońska flota — o jeden trawler: „Wirurand“ o 200 ton nośności.

Wyprawa tegoroczna przynosi znaczne zmiany. Statek macierzysty estoński został wycofany, przeróbkę wykonywać będzie fiński „Petsamo“ o nośności 7.200 ton. Największym

statkiem estońskim jest „Harjurand": pod tą nazwą kryje się jednak teraz inny statek, o nośności około 1.300 ton, podczas gdy stary statek o tej nazwie został sprzedany do Gdańska na złom.

Finnowie wprowadzili obecnie jako drugi statek - bazę i równocześnie pomocniczy — „Britta" o nośności około 4.000 ton, oraz mały trawler „Ruija", o nośności nieco ponad 100 ton. Na ogół estoński udział w wyprawie jest obecnie mniejszy, zato statki fińskie będą miały znacznie większą niż przed tym produkcję. Spodziewana z połowów estońskich produkcja szacowana jest na 10 tysięcy beczek.

Ograniczenie estońskiej produkcji tłumaczy się ograniczeniem się tej części wyprawy pokryciem własnego zapotrzebowania, podczas gdy przedsiębiorstwo fińskie pracuje również na eksport do Związku Sowieckiego i do Szwecji.

Większe statki, typu „Petsamo" są przystosowane nie tylko do zwykłego solenia, lecz również do fabrykacji konserw i mączki rybnej. Dostarczony przez trawlery towar z kilkudniowych połowów „Petsamo" przerabia, z zastosowaniem specjalnych, najnowocześniejszych maszyn, na konserwy, odpadki zaś przerabia na mączkę rybną. Specjalna „fabryczna" załoga „Petsamo" składa się z uczonego chemika, czterech techników robołówstwa, ok. 200 robotników i 80 robotnic.

Powrót statków wyprawy zazwyczaj następuje w październiku.

Powodzenie (w ubiegłym roku najmniejsze wskutek małych połowów matjasów przy brzegach Islandii) tych wypraw fińsko - estońskich tylko dowodzi, że dotąd bogactwa rybne islandzkiego rejonu rybołówczego nie były wykorzystane przez wszystkie narody atlantyckiego frontu Europy. Obecnie od zatoki Biskajskiej aż do północnego rogu Bałtyku. skąd krótsza, bo przez Ocean Lodowaty z niewyzyskanego jeszcze fińskiego wybrzeża „Petsamo" prowadzi droga na wody Islandii, — łowią śledzie, dorsze i inne ryby statki pod banderami znakomitej większości państw zachodniej i północnej Europy.

KRONIKA

PRZYBRZEŻNE POŁOWY MORSKIE W MAJU.

Według prowizorycznych obliczeń wysokość połowów przybrzeżnych w maju br. wyniosła 242.580 kg różnego rodzaju ryb wartości ogólnej 133.647 zł. Liczby te nie obejmują połowów Bornholmskich. Szczegółowe dane. dotyczące wyników rybołówstwa przybrzeżnego oraz dalekomorskiego łącznie z połowami na Morzu Północnym podamy w następnym numerze.

(Biuletyn Komitetu Chłodnictwa).

POŁOWY RYB W WIELKIEJ BRYTANII.

Połowy ryb w Wielkiej Brytanii w maju r. b. wynosiły 1.746 tys. cwts. wartości 1.493 tys. Ł. w tym na Szkocję przypada 328 tys cwts. wartości 329 tys Ł. Od stycznia zatem do maja włącznie połowy wykazują nieznaczny wzrost ilości a jednocześnie pewien spadek wartości w porównaniu z rokiem poprzednim (cyfry w nawiasach), wynosząc 7.672 tys. cwts. (7.582) wartości 5.610 tys. Ł. (5.902). Połowy śledzi w miesiącu maju wynosiły 34.424 cwts. (16.517) wartości 13.390 Ł. (12.029), a za 5 pierwszych miesięcy 158.724 cwts. (122.788) wartości 83.696 (60.849). W połowach śledzi w maju przodują dwa porty: North Shields z 20.364 cwts., wartości 5.597 Ł., Milford z 8.913 cwts. wartości 5.315 Ł.

PRZETARGI

Ogłaszam przetarg nieograniczony na budowę stacji przepompowań ścieków na Kamiennej Górze (ulica Marsz. Piłsudskiego) dla Zakładu Wodociągów i Kanalizacji miasta Gdyni.

Oferty w zalakowanych kopertach z napisem: „Oferta na budowę stacji przepompowań ścieków do przetargu na dzień 26 czerwca 1937 r.". składać należy w Sekretariacie Zakładów Wodociągów i Kanalizacji m. Gdyni, ul. Witomińska nr 19/21 do godz. 10 dnia 26 czerwca 1937 roku.

Otwarcie ofert nastąpi dnia 26 czerwca 1937 roku o godz. 12 w gmachu Komisariatu Rządu w Gdyni — Sala posiedzeń Rady Miejskiej.

Wadium w wysokości 5 proc. oferowanej sumy winno być złożone w gotówce lub papierach wartościowych, posiadających charakter pupilarnego bezpieczeństwa w Kasie Zakładu Wodociągów i Kanalizacji m. Gdyni, zaś kwit na złożone wadium, dołączony do oferty.

Ślepe kosztorysy wraz z warunkami ogólnymi i technicznymi za opłatą zł 10, otrzymać można w Sekretariacie Zakładu Wodociągów i Kanalizacji m. Gdyni.

Bliższych informacji odnośnie budowy udziela Dział Techniczny Zakładu Wodociągów i Kanalizacji m. Gdyni — pokój nr 11 w godzinach od 11 — 13.

Zastrzegam sobie prawo wyboru oferenta bez względu na cenę, prawo unieważnienia przetargu oraz zlecenia robót w zmienionym zakresie.

Gdyński Rynek Owocowo - Kolonialny

IMPORT POMARAŃCZ W POSZCZEGÓLNYCH KRAJACH EUROPEJSKICH W OSTATNICH 6-CIU LATACH.

Import pomarańcz i mandarynek do głównych krajów Europy wynosił w ostatnich 6 latach przeciętnie około 1.350.000 ton, z wyjątkiem 1932 roku, w którym import ten był nieco mniejszy oraz 1933 rok, który wykazał wzrost importu o około 8 proc. w stosunku do pozostałych lat.

Pierwsze miejsce w imporcie powyższych artykułów zajmuje Anglia, następnie Francja i Niemcy. Z pozostałych krajów europejskich największymi importerami są Holandia i Belgia. Przeciętny import Polski z ostatnich dwóch lat wynosił około 29.500 ton, podczas gdy w roku 1934 tylko 2.707 ton, Polska pod względem ilości importu była w 1936 roku na szóstym miejscu. Szczegółowo przedstawia się import pomarańcz i mandarynek w poszczególnych krajach importujących w ostatnich 6 latach następująco: w ilościach ton:

Nazwa kraju	1931	1932	19 3	1934	1935	1936
Kraje Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii	519 574	467 130	577 741	520 219	515 265	476 616
Francja	208 389	236 661	310 207	316 221	258 839	281 439
Niemcy	273 373	23 [illegible] 474	165 800	261 083	235 775	263 040
Holandia	80 648	77 627	81 132	55 117	67 075	80 092
Belgia (a)	70 787	70 102	80 516	74 848	66 277	78 271
Szwecja	27 768	26 162	32 972	34 280	34 445	34 426
Szwajcaria	24 638	23 636	31 579	28 735	25 490	28 350
Polska	4 242	2 894	2 480	2 707	33 197	25 847
Czechosłowacja	24 274	17 353	26 180	20 358	19 366	24 597
Norwegia (a)	17 505	19 419	20 904	21 756	20 439	21 152
Austria	?	17 755	19 708	17 851	16.693	17 702
Węgry	11 784	8 342	10 330	11 769	11 557	14 280
Dania (b)	10 380	b 10 364	b 10 300	10 804	9 006	9 123 b
Jugosławia	7 521	5 443	5 400	7 031	6 431	6 772
Finlandia	3 873	3 188	4 193	5 278	5 408	?
Rumunia	7 685	6 787	5 903	6 189	6 508	?
Łotwa	1 851	420	289	212	775	2 052
Bułgaria	705	360	322	341	360	?

Największym dostawcą pomarańcz i mandarynek do wyżej wymienionych krajów była Hiszpania. Jakkolwiek import odnośnych owoców z Hiszpanii w latach 1934 — 36 zmniejszył się w stosunku do poprzednich 3 lat o około 10 proc., to jednak Hiszpania partycypowała jeszcze w obsłudze poszczególnych rynków w wysokości 60 proc. ogólnego importu przez te kraje. Import pomarańcz i mandarynek włoskich spadł w poszczególnych krajach w ostatnich 3 latach w stosunku do poprzednich 3 lat o około 15 proc. Bardzo znacznie zwiększyła w obsłudze poszczególnych rynków europejskich w pomarańcze i grapefruity swój udział Palestyna, który w ostatnich 3 latach w stosunku do poprzednich 3 lat wzrósł o około 75 proc. i wynosił około 14 proc. ogólnego importu tych artykułów wszystkich krajów europejskich.

PRODUKCJA I EKSPORT OWOCÓW CYTRUSOWYCH Z WŁOCH W OSTATNICH 3 LATACH.

Włochy są największym na świecie producentem cytryn. Poza tym produkują one dość znaczne ilości pomarańcz, mandarynek i innych owoców cytrusowych. Zbiory cytryn w 1932 r. wynosiły ponad 600.000 ton. Od tego czasu produkcja cytryn we Włoszech stale się jednak zmniejsza podczas, gdy w konkurencyjnych krajach daje się zauważyć stopniowy wzrost produkcji tego owocu. W roku ubiegłym zbiory cytryn we Włoszech nie wynosiły nawet połowy zbiorów z 1932 r. Zbiory pomarańcz były również wyjątkowo duże w 1932 r., t. j. wynosiły około 460 tys. ton. W tym artykule tak samo jak w cytrynach produkcja w następnych latach znacznie spadła, w roku 1935 wynosiła ona około 270 tys ton. Wprawdzie w ostatnim roku zbiory pomarańcz włoskich wyniosły około 355 tys. ton, jednak były one o około 25% mniejsze niż w 1932 r. Natomiast plony zbioru mandarynek wzrastają z roku na rok i ostatnio wynosiły blisko 58 tys. ton, podczas gdy w 1930 r. dochodziły tylko do 27.750 ton. Głównym ośrodkiem produkcji owoców cytrusowych we Włoszech jest Sycylia, ale znaczne ilości są również produkowane w okręgach Calabria i Campania. Szczegółowo produkcja i eksport odnośnych owoców z Włoch przedstawiały się w ostatnich 5 latach następująco:

Nazwa owocu produkcja	1932 r. ton	1933 r. ton	1934 r. ton	1935 r. ton	1936 r. ton
pomarańcze	462705	296225	330130	270019	354669
mandarynki	38527	24545	38360	47151	57521
cetryny	602484	426725	369682	343757	278315
w tym „Verdeli"	52345	35500	25304	26980	—
eksport:					
pomarańcze	53874	129645	81182	82980	75490
mandarynki	6682	10929	7068	8963	9083
cytryny	240546	267458	245676	211857	176579

Eksport cytryn wynosił normalnie więcej niż połowę zbiorów. Natomiast eksport pomarańcz i mandarynek proporcjonalnie do zbiorów był znacznie mniejszy. W normalnych latach obrotu towarowego z Włochami najpoważniejszymi rynkami zbytu dla cytryn włoskich były Niemcy i Anglia, następnie Francja, Czechosłowacja, Polska łącznie z Gdańskiem, Austria i Szwajcaria. Import cytryn włoskich przedstawiał się w poszczególnych krajach europejskich w ostatnich 3 latach następująco: (w tonach):

Nazwa kraju	1934	1935	1936
Zjedn. Król. W. Brytanii	64491	45896	14349
Austria	9963	9242	18531
Czechosłowacja	15965	16600	7797
Francja	15240	18754	12405
Niemcy	75861	63977	76702
Węgry	4948	5801	4895
Holandia	6277	4371	1114
Polska i Gdańsk	13002	13086	3622
Szwecja	2237	2360	940
Szwajcaria	8540	8763	13357
Jugosławia	3892	3411	2656
U. S. A.	3893	1503	3774
inne kraje	21367	18093	14437
Razem	245676	211857	176579

KRONIKA

WYZNACZANIE CEN KAWY ZBOŻOWEJ.

Podajemy poniżej okólnik Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 21 maja br. o wyznaczaniu cen kawy zbożowej:

Przy wyznaczaniu cen kawy zbożowej na podstawie mego zarządzenia Nr Apr. 57/7-2 z dnia 22 kwietnia 1937 r. (Dz. Urz. Min. Spraw Wewn. Nr 11, poz. 82) przyjęte zostały różnorodne kryteria, co wobec różnych warunków, w jakich rozwijał się handel tymi produktami w Państwie oraz zbyt rygorystycznego traktowania samej obniżki cen i szerokiego ujmowania pojęcia mieszanek kawowych wprowadziło pewne zamieszanie na niektórych rynkach zbytu. Wobec powyższego wyjaśniam:

1) Wyznaczaniu cen podlegają wszelkie gatunki kaw zbożowych ziarnistych, jak i mieszanek wytwarzanych z ziarn kilku rodzajów zbóż chlebowych. Dotyczy to także tych kaw w stanie przemielonym przy sprzedaży na wagę. Ceny tych kaw zarówno w stanie ziarnistym jak i przemielonym winny być wyznaczone za 1 kg w detalu. Przed wyznaczeniem cen na te gatunki kawy należy stwierdzić, w jakim stopniu ceny tych gatunków uległy zwyżce w okresie 1 roku i w stosunku tylko do gatunków, których ceny zostały podwyższone, należy wyznaczyć ceny z urzędu na poziomie określonym w moim zarządzeniu Nr Apr. 57/7-2 z dnia 22 IV 37 r.

2) Mieszanki kawy zbożowej z domieszką kawy ziarnistej, kakao, czekolady itp. nie są objęte akcją regulowania cen.

3) Fabryki surogatów kawowych: 1) Henryka Francka Synowie w Skawinie koło Krakowa, 2) Zjednoczone Fabryki Cykorii Ferd. Bohm i Co i Gleba we Włocławku oraz 3) Fabryka cykorii i surogatów kawy „Stella" we Włocławku wyrabiają kawy zbożowe typu markowego o określonej zawartości i wadze, stosując na terenie całego Państwa jednolite ceny detaliczne. Wobec tego, że firmy wymienione pod 1) i 3) od maja 1935 r. nie podniosły cen na swoje wyroby, a wszystkie zgłosiły Ministerstwu gotowość obniżenia cen detalicznych niektórych opakowań z ważnością na całą Polskę, wyznaczenie cen kawy zbożowej, wytwarzanej przez te firmy, należy ustalić w detalu w całym Państwie na niżej podanym poziomie:

a) dla wyrobów f-my Henryka Francka Synowie:

kawa słodowa ks. Kneippa	w opak. ½ kg	zł 0,75
kawa słodowa ks. Kneippa	w opak. ¼ kg	zł 0,40
kawa słodowa ks. Kneippa	w opak. ⅛ kg	zł 0,20
kawa żytnia „Perola"	w opak. ½ kg	zł 0,75
kawa żytnia „Perola"	w opak. ¼ kg	zł 0,40
namiastka kawy „Enrillo"	w opak. ½ kg	zł 1,05
namiastka kawy „Enrillo"	w opak. ¼ kg	zł 0,55
namiastka kawy „Enrillo"	w opak. 1/10 kg	zł 0.25

b) dla wyrobów f-my Bohm i Gleba:

kawa słodowa Bohma	w opak. ½ kg	zł 0,75
kawa słodowa Bohma	w opak. ¼ kg	zł 0,40
kawa słodowa Bohma	w opak. ⅛ kg	zł 0,20
mieszanka Bohma	w opak. ¼ kg	zł 0,55
mieszanka Bohma	w opak. 1/10 kg	zł 0,23

c) dla wyrobów f-my „Stella":

kawa słodowa	w opak. ½ kg	zł 0,75
kawa słodowa	w opak. ¼ kg	zł 0,40
kawa słodowa	w opak. ⅛	zł 0,20
mieszanka luksusowa Nr 115	w opak. ¼ kg	zł 0,55
mieszanka luksusowa Nr 115	w opak. 1/10 kg	zł 0.23
mieszanka luksusowa Nr 119	w opak. 1/10 kg	zł 0.25

Za pobieranie w detalu cen wyższych od wyżej podanych należy pociągać winnych do odpowiedzialności karno - administracyjnej według wskazówek podanych w instrukcji w sprawie nadzoru nad cenami (Dz. Urz. Min.

Spraw Wewn. Nr 35, poz. 244 z dnia 10 grudnia 1936 r.)

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 27 maja br. nadszedł do Gdyni transport 60.000 kg bananów na s/s „Java“ z przeładunkiem w Rotterdamie.

Dnia 3 czerwca br. zawinął do portu s/s „Marsylia“ z ładunkiem 3.242 skrzyń cytryn hiszpańskich, które składowano w Chłodni Portowej. W tym samym dniu nadszedł statek „Gunborg“ i wyładował 61.000 kg sułtanek tureckich, 10.000 kg koryntek, 2.000 kg sułtanek, 1.000 kg rodzynek i 3.000 kg liści laurowych z Grecji.

Dnia 4 czerwca br. s/s „Maud Llewellyn“ wyładował 9.000 skrzyń pomarańczy hiszpańskich, które jednak z polecenia eksportera załadowano z powrotem na statek i skierowano do Londynu. Tego samego dnia s/s „Tursvald“ wyładował ca. 35.000 kg bananów.

S/s „Gerda“ nadszedł do Gdyni dnia 9 czerwca br. z ładunkiem 12.000 skrzyń cytryn włoskich, s/s „Andaluzja“ wyładował 5.200 skrzyń cytryn hiszpańskich.

Dnia 11 czerwca br. nadszedł s/s „Frean“ z transportem ca. 35.000 kg bananów.

WZROST IMPORTU NIEKTÓRYCH TOWARÓW KOLONIALNYCH W PIERWSZYCH 4 MIESIĄCACH B. R.

Import herbaty w czasie od 1 I —30 IV br. wynosił 7466 q., wobec 5.526 q. w takim okresie ubiegłego roku. Import ziarna kakaowego wynosił 23.659 q. wobec 22.840 q. w ub. r., korzeni 4.684 q. wobec 4.442 q. w ub. r., masła kakaowego 3.927 q. wobec 3.273 q. w ub. r.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (12 VI 37,)

Lekka poprawa w handlu hurtowym towarów kolonialnych, która zarysowała się w niektórych przedsiębiorstwach w poprzednim okresie sprawozdawczym, była tylko objawem przejściowym. Zastój w tej branży, który ma charakter zastoju ogólnego spowodowany jest przede wszystkim znacznym zmniejszeniem się konsumpcji poszczególnych towarów zagranicznych. Poza tym, wskutek pojawienia się na rynku owoców świeżych, kupcy krajowi wstrzymują się prawie zupełnie od zakupu towarów kolonialnych. Jakkolwiek na niektóre artykuły są pewne zapytania, to jednak z uwagi na nadmierną podaż kupcy w pokrywaniu się w dane artykuły zajmują stanowisko wyczekujące. Na ogół słyszy się zdania, że w branży towarów kolonialnych jest więcej oferentów aniżeli odbiorców.

Kawa surowa

Zbyt kawy bardzo mały. Bardzo często sprzedaje się kawę nawet poniżej kosztów własnych. Ma to miejsce szczególnie przy sprzedaży kawy ze starych zapasów kompensacyjnych, gdzie koszty kompensaty były większe od obecnych. Nadmiaru kawy Rio i Santos nie ma. Pomimo tego ceny dalej zniżkowały. Wpłynęły na to obniżone koszty kompensacyjne. Zapytania na Santos bardzo rzadkie. Ceny na kawy niebieskie z uwagi na nadmiar towaru mają tendencję zniżkową stałą. Kawę z Kongo Belgijskiego, podobną do gatunku kawy Victoria 7 sprzedaje się poniżej ceny kawy Rio 7, t. j. po 3,70 zł za 1 kg (ocloną). Ceny kształtują się obecnie następująco: za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera: Rio 7 zł 3,75—3,85, Santos zł 4,40 – 4,80, Kapitania zł 4,00—4,10, Tanganika zł 4,70 do 4,80, nieb. z Kongo Belg. zł 4,40—4,60, Guatemala zł 5,00—5,30, Maragogype zł 5,20—5,40.

Na rynkach zagranicznych tendencja na ogół bez zmian. Ceny utrzymane. Zapasy kawy w Hamburgu wynosiły per 1 VI br. ok. 8.092.000 worków wobec 8.308.000 worków w miesiącu poprzednim i 8.087.000 worków w dniu 1 VI ub. r.

Herbata

W handlu herbatą sytuacja na ogół bez zmian. Ceny utrzymane na poziomie cen z ub. okresu sprawozdawczego. Z uwagi na nadmiar herbaty, kupcy krajowi zajmują na ogół stanowisko wyczekujące przy kupnie tego artykułu. Z uwagi na duże koszty transakcji wiązanych, nie ma prawie żadnego zbytu na herbaty indyjskie i Travacora, gdyż są one droższe od normalnej herbaty ceylońskiej. Herbatę Sumatra sprzedaje się obecnie po cenie zł 12,60—13,80 za kg (oclonego towaru). Cena ta pokrywa zaledwie koszty własne. Ceylon sprzedaje się po cenie zł 13,00—15,00 za kg zależnie od gatunku towaru. Kalkulacja normalna.

Korzenie

Zapotrzebowanie na korzenie bardzo słabe. Tendencja zniżkowa. Pieprz sprzedaje się po cenie kosztu własnego, aby tylko upłynnić zamrożone w nim kapitały. Niektórzy importerzy szczególnie gdańscy, chcąc zredukować swoje zapasy, sprzedają pieprz nawet poniżej kosztów własnych o 10—15 gr na kg. Obecne ceny wahają się za towar oclony loco magazyn importera: Pieprz czarny zł 4,60—4,65. (niektórzy sprzedawają już po zł 4,55), ziele angielskie zł 6,40—6,60 za kg. Na cynamon nie ma w ogóle zapotrzebowania.

Na rynkach zagranicznych tendencja również bardzo słaba. Ceny są jednak utrzymane na poprzednim poziomie.

Ziarno i masło kakaowe

Ceny za ziarno tak za granicą jako też w kraju dalej zniżkują. Accrę zakupuje się obecnie już po sh. 35—36 cif Gdynia za 50 kg.

Towar oclony sprzedaje się po zł 1,95—2,00 za kg loco magazyn portowy.

Podobna sytuacja jest również w maśle kakaowym. Ceny zakupu wynoszą 79—80 hfl. za 100 kg cif Gdynia. Masło oclone sprzedaje się po zł 3,75 za kg.

Na rynkach zagranicznych tendencja spokojna.

Owoce suszone

W sułtankach tendencja spokojna. Towar sprzedaje się po normalnych cenach, t. j. po 2,10—2,15 za kg (oclone). Są większe zapytania na sułtanki amerykańskie. Towaru tego jest jednak brak na rynku gdyńskim. Zapotrzebowanie na śliwki bośniackie dość duże. Ceny utrzymane pomimo wyczerpywania się zapasów. Brak jest zupełnie śliwek amerykańskich. Ceny za ten artykuł zwyżkowały o 10 gr na kg. Wskutek wyczerpania się zapasów śliwek amerykańskich na rynkach zagranicznych, ceny zakupu wzrosły o 3 dol. na 100 kg. Wskutek słabych zbiorów śliwek w Jugosławii i Rumunii nieunikniona jest dalsza zwyżka cen tak na śliwki suszone amerykańskie jako też krajów bałkańskich.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 27 maja br. do dnia 12 czerwca br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 5 przetargów, na których wystawiono 2.300 klatek pomidorów holenderskich, 1.513 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 160 skrzyń cytryn włoskich, 206 skrzyń sułtanek greckich, 123 skrzyń sułtanek tureckich, 400 skrzyń koryntek greckich, 20 worków orzechów włoskich w łupinach i 1 worek bez łupin. Z wystawionych ilości sprzedano: 2.300 klatek pomidorów holenderskich, w cenie 10,75 do 14,50 zł za 1 klatkę, 713 skrzyń pomarańcz hiszpańskich po 0,80 do 0,85 zl za 1 kg,160 skrzyń cytryn włoskich po 43,— zł za 1 skrzynię, 206 skrzyń sułtanek greckich po 1,95 zł za 1 kg, 123 skrzyń sułtanek tureckich po 1,75 zł za 1 kg,400 skrzyń koryntek greckich po 1,10 zł za 1 kg, 20 worków orzechów włoskich w łupinach po 2,80 zł za 1 kg oraz 1 worek orzechów bez łupin po 4,— zł za 1 kg.

Szczegółowy przebieg aukcji przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

Dnia 31 maja br. wystawiono 800 skrzyń pomarańczy hiszpańskich i 160 skrzyń cytryn włoskich. Pomarańcze z powodu braku nabywców wycofano, natomiast cytryny sprzedano w całości po stosunkowo wysokiej cenie, wskutek braku tego artykułu na rynku, po 43,— zł za 1 skrzynię.

Urządziły dnia 7 czerwca br. przetarg, na którym wystawiły 713 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, które w całości sprzedano po 0,80 do 0,85 za 1 kg. Sułtanki greckie wystawione w ilości 206 skrzyń sprzedano w całości, osiągając 1,95 do 1,96 zł za 1 kg. Także w całości sprzedano 123 skrzyń sułtanek tureckich po 1,75 za 1 kg. Wystawione 400 skrzyń koryntek greckich sprzedano po 1,10 zł za 1 kg. W dalszym ciągu w całości sprzedano wystawione 20 worków orzechów włoskich w łupinach i 1 worek bez łupin, pierwsze po 2,80 zł za 1 kg, drugie po 4.— zł za 1 kg.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

Wystawiły dnia 2 czerwca br. do przetargu 1.000 klatek pomidorów holenderskich, które w całości sprzedały po cenie 14,25 do 14,50 zł za 1 klatkę. Udział w przetargu wzięło 15 kupców.

Na aukcji dnia 7 czerwca br. wystawiono 300 klatek pomidorów holenderskich, które sprzedano po 13,50 do 14,25 zł za 1 klatkę. Przetarg odbył się w obecności 14 kupców. Dnia 9 czerwca br. wystawiono 1.000 klatek pomidorów holenderskich. Całą partię towaru sprzedano po cenie 10,75 do 12,— za 1 klatkę. Udział w przetargu wzięło 16 kupców.

SPRAWNOŚĆ URZĄDZENIA CHŁODNICZEGO.

W Anglii przyjmuje się przy składowaniu owoców w małych chłodniach spółdzielczych, że urządzenie chłodnicze powinno w ciągu 7—10 dni od chwili załadowania owocu obniżyć temperaturę do granicy wymaganej dla danej odmiany. (Biuletyn Komitetu Chłodniczego).

WPŁYW ODMIAN OWOCÓW NA WYSOKOŚĆ TEMPERATURY W CHŁODNIACH.

Poszczególne odmiany owoców posiadają różne wymagania pod względem temperatury. Badania angielskie F. I. B. wykazały, że np. odmiana jabłek King Pippin wymaga w komorze chłodniczej temperatury + 4,5°C, odmiana Blenheim Orange tylko 2,8 — 3,3°C, a odmiana Newton Wonder + 1,1°C.

(Biuletyn Komitetu Chłodnictwa).

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 30 czerwca 1937 r. | NR 12

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy**, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

STANISŁAW TOR
Prezes Izby Przem.-Handlowej w Gdyni

Znaczenie gospodarcze Targów Gdyńskich

(Przemówienie na otwarciu Targów Gdyńskich w dniu 20 czerwca)

Panie Wojewodo!

Szanowni Państwo!

Mam zaszczyt, jako przewodniczący Komitetu Targów Gdyńskich oraz jako Prezes Izby Przem. - Handlowej w Gdyni zaznajomić w krótkich słowach wysoce miłych gości z celami i zadaniami naszych Targów Gdyńskich.

Otóż za chwilę, gdy Pan Wojewoda przetnie symboliczną wstęgę przy wejściu na tereny targowe, dokonany zostanie uroczysty akt otwarcia już drugich z kolei Targów Gdyńskich a trzeciej dorocznej imprezy Towarzystwa Wystaw i Targów, które w postaci spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, odpowiedzialne jest w pierwszym rzędzie za organizację targów.

Sam fakt, że zbieramy się po raz trzeci z rzędu, mniejwięcej nawet w tym samym dniu, jest dowodem pewnej ciągłości pracy. — Jeżeli bowiem organizacja o charakterze społecznym, rozpoczynająca pierwotnie swą działalność przy minimalnych środkach i to wyłącznie ze źródeł prywatnych jest w stanie ugruntować swe pierwsze kroki samodzielnie, to jest to dowodem, że praca skupiająca dookoła siebie grupę ludzi, mających wytknięty określony cel działalności, ma zdrowe podstawy.

Dotychczasowa działalność Towarzystwa Wystaw i Targów wskazuje, że obrało ono racjonalną metodę ewolucyjną przy organizowaniu swych imprez i że ewolucja ta postępuje w miarę rozwoju naszego portu i miasta i zgodnie z rolą, jaką port i miasto Gdynia odgrywają w życiu gospodarczym Polski.

W zeszłorocznych bowiem Targach Gdyńskich wzięło udział ponad 270 wystawców, zajmujących przestrzeń ponad 2630 m² powierzchni terenów targowych krytych, reprezentujących w przeważnej części przemysł budowlany i budownictwo oraz niewielki dział rybołówstwa i przemysłu rybnego.

Natomiast Targi obecne zakrojone są już na szerszą skalę tak pod względem działów jak i przestrzeni wystawowej, jak również i pod względem ilości wystawców. Jak wspomniałem przed chwilą, zamiast 270 wystawców z roku ubiegłego, obecnie bierze udział około 400 wystawców, a kryta powierzchnia hal i pawilonów zamiast 2630 m² wynosi obecnie ponad 3380 m². Również zasiąg zainteresowania Targów został wydatnie rozszerzony. — Tak więc obok działów zeszłorocznych utworzono działy nowe, a mianowicie: 1) handlu zamorskiego, mającego wykazać możliwości eksportowe dla naszego handlu i przemysłu, metody pracy przy obsłudze wymiany handlowej drogą morską, oraz osiągnięcie i cele w tej dziedzinie, dalej 2) dział budowy dróg i motoryzacji, tak ściśle związany z ogólnymi planami motoryzacyjnymi Państwa i tak niezmier-

nie ważnych dla naszej dzielnicy i dla naszego portu, następnie 3) dział uprzemysłowienia Gdyni, mający wykazać możliwości istniejące w tym zakresie, a od wykorzystania których przede wszystkim zależy istotny i trwały rozwój miasta i portu Gdyni, wreszcie 4) dział turystyki i ludowego przemysłu regionalnego, mający podnieść znaczenie bezpośrednich walorów najbliższego zaplecza Gdyni, jako ośrodka turystycznego.

Z tego wyszczególnienia działów na obecnych Targach wnioskować można, iż kierunek dalszego rozwoju Targów Gdyńskich związany jest ściśle z rozwojem portu i miasta Gdyni.

A więc Targi Gdyńskie mają przyczynić się do ułatwienia zawierania stosunków handlowych z zagranicą w tym przez samą naturę wyznaczonym miejscu, jakim jest port morski, dalej Targi Gdyńskie mają być instrumentem wiążącym przede wszystkim najbliższe a następnie dalsze zaplecze z portem gdyńskim i rozrastającym się wielkim miastem Gdynią, i wreszcie mają one obsłużyć aktualne wymogi życia gospodarczego w zakresie budownictwa, motoryzacji i rybołówstwa.

Podkreślić wreszcie pragnę, iż Targi Gdyńskie posiadają wysoce ograniczone środki pieniężne i tym przede wszystkim tłumaczyć należy luki, które za chwilę będziemy mogli zauważyć. Niemniej jednak stwierdzić należy, że ewolucyjny rozwój Towarzystwa Wystaw i Targów Gdyńskich, dostosowywanie się jego do wzrastających potrzeb życia jest rękojmią jego dalszego rozwoju.

Ten krótki przegląd głównych celów i zadań Targów Gdyńskich wyjaśnia dostatecznie, dlaczego tak gmina m. Gdyni, jak i Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni są bezpośrednio zainteresowane w ich rozwoju. Spodziewać się należy, że Targi Gdyńskie, obecne i przyszłe spełnią swą rolę i zajmą stopniowo należne im miejsce, nie tylko pośród pokrewnych imprez w Polsce, dopełniając ich działalność w przypadającym im specyficznym zakresie działania, lecz zdobędą sobie z czasem miejsce pośród targów międzynarodowych, przyczyniając się tym samym do zacieśnienia stosunków handlowych z krajami zamorskimi a przede wszystkim z krajami bałtyckimi.

DR INŻ. KONRAD KASPEROWICZ
Wiceprezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni

Zagadnienia komunikacyjne, związane z eksportem

(Referat wygłoszony na Konferencji Eksportowej dnia 22 czerwca w Związku Izb Przemysłowo - Handlowych pod przewodnictwem Pana Ministra Przemysłu i Handlu)

Przystępując do charakterystyki zagadnień komunikacyjnych, związanych z naszym eksportem, należy na wstępie uświadomić sobie, że wszelkie przewozy towarów w Polsce zarówno w obrocie wewnętrznym jak i zagranicznym musza na razie korzystać prawie wyłącznie z dróg kolejowych. Żegluga śródlądowa ze względu na nikłość sieci żeglownych połączeń nie może jeszcze dzisiaj odgrywać należytej roli. Również trakcja samochodowa, tak wobec braku dróg, jak i małej ilości wozów, nie może być uwzględniana jako jeden z decydujących czynników lokomocji, zwłaszcza dalekodystansowej.

Z przytoczonych względów omawianie naszych zagadnień komunikacyjnych pod kątem potrzeb eksportu siłą konieczności zześrodkowuje się na polityce taryfowej P. K. P.

Ponieważ eksport polski odbywa się obecnie w ¾ drogą morską przez porty polskiego obszaru celnego, a w pierwszym rzędzie przez Gdynię, referat niniejszy, oparty na dezyderatach zgłoszonych w toku obrad Międzyministerialnej Komisji dla spraw Eksportu, uwzględnia przede wszystkim postulaty, dotyczące komunikacji kolejowej z portem gdyńskim. Tylko kilka postulatów zgłoszono w odniesieniu do połączeń z przejściami przez granice lądowe. Nie dysponując zatem dostatecznym materiałem dla sformułowania wniosków, dotyczących eksportu drogami lądowymi, Izba z konieczności rzeczy musi się ograniczyć tylko do podkreślenia, że odpowiednie uregulowanie odnośnych taryf należy również do całokształtu zagadnień komunikacyjnych, w których nasz eksport jest zainteresowany.

Polityka Rządu oraz sfer gospodarczych zmierzająca do technicznego i gospodarczego opanowania naszego wybrzeża, osiągnęła w całej rozciągłości zamierzony skutek, czego najwymowniejszym dowodem jest rola jaką już obecnie odgrywają nasze porty w obsłudze naszego handlu zagranicznego.

Jest rzeczą nie podlegającą najmniejszej wątpliwości, że obrany kierunek dla naszej ekspansji gospodarczej nie może być przez nikogo kwestionowany, lecz przeciwnie, musi być z całą konsekwencją i wytrwałością nadal kontynuowany.

W imię obiektywizmu jednak należy stwierdzić, że radykalne przestawienie zasadniczego kierunku naszego handlu zagranicznego z równoleżnikowego na południkowy w wielu wypadkach znacznie oddalił nasze ośrodki przemysłowe, nastawione na eksport,

od ich dawnych bram wylotowych, prowadzących na rynki zagraniczne.

Uzupełnienie i przebudowa pomorskiej sieci kolejowej, budowa magistrali węglowej oraz uzupełnienie sieci kolejowej, zespalającej Pomorze z b. zaborem rosyjskim, upoważniają nas do tezy, że z punktu widzenia głównego kierunku naszej ekspansji gospodarczej Polska uzyskała, względnie w najbliższej przyszłości uzyska w zasadzie dostateczne połączenia kolejowe najważniejszych ośrodków produkcyjnych z naszymi portami.

Jednakże wybitnie ekscentryczne położenie naszych portów w stosunku do ich zaplecza powoduje, że pomimo nawet jak najdalej posuniętej korektury w systemie sieci kolejowej, odziedziczonej po zaborcach, w rezultacie niewiele da się zrobić dla istotniejszego skrócenia tras, a tym samym radykalnego potanienia kosztów transportu kolejowego.

Porównując zdolność konkurencyjną naszych towarów z towarami innych krajów, należy stwierdzić, że z wyjątkiem Rosji i Czechosłowacji (która jednak dysponuje żeglugą na Łabie i Dunaju) nie ma prawie w Europie kraju, którego towary musiałyby przebywać tak długi transport kolejowy, jak polskie, zanim dostaną się na statek morski lub rzeczny. — W tych warunkach zadanie zbliżenia do portów naszych ośrodków produkcyjnych, nastawionych na eksport, spada swoim ciężarem w dużej mierze również na stawki kolejowe.

W okresie od r. 1928 do 15 III 1936, to znaczy do chwili opublikowania obecnie obowiązującej taryfy, kolejowa polityka taryfowa w dużej mierze uwzględniała przedstawiony powyżej stan rzeczy, gdyż w ciągu tych 8 lat taryfa portowa była istotnie uprzywilejowana. Tej właśnie taryfie, wspartej przez politykę celną, zawdzięczamy fakt, że w tak krótkim czasie zdołaliśmy zmienić zasadniczy kierunek naszego handlu zagranicznego prawie o 90°.

W omawianym okresie była bezwzględnie honorowana zasada przejmowania konkurencji dróg, prowadzących przez porty zagraniczne, jeśli suma wpływów P. K. P. z danych transportów będzie większa, aniżeli przy przewozie przez granice suche, choćby opłata za tonokilometr do portów polskich miała być znacznie mniejsza.

Poza tym w okresie 1928 — 1936 przestrzegana była również zasada, że ochrona taryfowa naszych portów winna iść poza granice stawek przewozowych, stosowanych na kolejach konkurencyjnych, gdyż mimo ciągłego postępu pod względem wyposażenia technicznego, organizacji pracy i częstotliwości połączeń okrętowych naszych portów, ustępowały one jeszcze pod niejednym względem portom konkurencyjnym, a przede wszystkim niemieckim. Wreszcie w omawianym okresie liczono się również z koniecznością wyrównywania w drodze obniżki opłat przewozowych nadmiernego podrożenia kosztów przewozu surowców zagranicznych, spowodowanego wprowadzeniem ceł preferencyjnych i przymusu kierowania importu drogą przez Gdynię i Gdańsk.

Ze względu na przeżywany kryzys gospodarczy, z początkiem 1936 r., obniżono taryfy wewnętrzne, co dla życia gospodarczego wyraziło się ulgą w sumie ok. 70 milionów złotych w stosunku rocznym. Wspomniana rewizja pierwotnego wydania taryfy spowodowała jednak wypaczenie całej struktury systemu taryfowego, wskutek czego dotychczasowa równowaga między taryfami wewnętrznymi i eksportowymi została zwichnięta, a taryfa portowa straciła szereg przywilejów.

Przede wszystkim zniesione zostały prawie wszystkie generalne ulgi jakie poprzednio obowiązywały w taryfach portowych, jak obniżenie ogólnego baremu taryfowego w komunikacji z portami polskiego obszaru celnego na odległości ponad 700 km, potrącanie połowy opłaty stacyjnej od stawek opłat przewozowych w komunikacji tranzytowej z naszymi portami i t. d.

Nowa taryfa uchyliła przestrzeganą w poprzednich wydaniach zasadę, że koszty przewozu w komunikacji z portami polskiego obszaru celnego mają być o ile możności niższe, w każdym jednak razie zasadniczo nie wyższe od kosztów przewozu w komunikacji z punktami granicznymi granicy lądowej.

Obecnie szereg taryf specjalnych przewiduje na rzecz przejść granicznych lądowych większe ulgi, aniżeli na korzyść naszych portów morskich.

W tranzycie państw uprzywilejowanych pod względem taryfowym dopuszczone zostało stosowanie taryf specjalnych, obowiązujących na przejściach lądowych, a wykluczono stosowanie taryf specjalnych portowych, wskutek czego atrakcyjność naszych portów została osłabiona.

Taryfa wyjątkowa pr. 1 zawiera stawki opłat przewozowych, które dawno już przestały być konkurencyjnymi w stosunku do stawek, obowiązujących w komunikacji z współzawodniczącymi portami niemieckimi.

Odzwierciedleniem przedstawionego stanu rzeczy w naszych portach są postulaty kolejowe, zgłoszone przez eksporterów w toku konferencyj z Międzyministerialną Komisją dla Spraw Eksportu. W tym miejscu należy dla ścisłości podkreślić, że sfery eksportowe zgłosiły przy tej sposobności stosunkowo bardzo ograniczoną ilość dezyderatów komunikacyjnych, mogących spotęgować nasz wywóz, co

tłumaczy się okolicznością, że prawie cały wysiłek argumentacyjny eksporterów był skierowany na uzyskanie kontyngentów i innych form pomocy.

Ze względu na zasadniczy kierunek naszego eksportu postulaty taryfowe kładą główny nacisk przeważnie na konieczność różnych zmian w taryfach portowych. Ponieważ postulaty owe obejmują około 40 artykułów eksportowych, okazało się rzeczą niemożliwą ujęcie tych dezyderatów w generalną charakterystykę, gdyż każda taryfa stanowi właściwie odrębne zagadnienie ekonomiczne.

Zresztą — niezależnie od faktu, że eksporterzy zgłaszają w grę wchodzące postulaty Ministerstwu Komunikacji w drodze bezpośredniej, — motywacja poszczególnych wniosków taryfowych znajdzie swój wyraz również w referatach branżowych i regionalnych, dzisiaj tutaj wygłaszanych.

Niezależnie od postulatów taryfowych zgłosili eksporterzy również dezyderaty, dotyczące usprawnienia organizacji przewozu kolejowego, domagając się w szczególności uregulowania spraw następujących:

1) zwiększenia taboru kolejowego w zakresie wagonów typów specjalnych, niezbędnych dla racjonalnego przewozu takich towarów, jak jaja, drób, len, konopie, sierść, grzyby, jagody i krew;
2) usprawnienia dostawy w należytych terminach przesyłek eksportowych do portów oraz prawidłowego i terminowego podstawiania wagonów;
3) przyśpieszenia trybu zwrotu reklamowanych nadpłat i refakcyj;
4) redukcji kosztów za załatwianie formalności celnych przez kolejową agencję celną;
5) uregulowania pod kątem wymogów eksportu czasokresów wolnych od postojowego;
6) usunięcia niedomagań wynikających z niedostatecznej ilości torów kolejowych w Gdyni oraz
7) ustalenia pojęcia siły wyższej w zakresie obliczania postojowego w wypadkach opóźnienia statków wskutek niepomyślnych warunków atmosferycznych.

—o—

Przechodząc z kolei do omówienia postulatów eksportu na odcinku żeglugowo - portowym, mielibyśmy do omówienia następujące zagadnienia:

1) żeglugi i frachtów morskich
2) kosztów przeładunkowych w porcie i
3) sprawności przeładunku.

Ad. 1.

Ostatnie lata przyniosły nam niewątpliwie bardzo poważne rezultaty w rozbudowie nowych połączeń między portami polskimi, a w pierwszym rzędzie Gdynią i szeregiem wielkich portów światowych. Pomimo to jednakże, postulaty, zgłoszone przez eksporterów, przemawiają za tym, że ilość linij regularnych jest jeszcze niedostateczna. Zrozumienie odnośnych braków jest także w polskich sferach żeglugowych bardzo żywe. Czynią one usilne starania o rozbudowę istniejących i uruchomienie nowych linij regularnych.

Poważną, a właściwie najważniejszą przeszkodą w prędkim realizowaniu tych zamierzeń jest brak odpowiedniego alimentu towarowego. To samo dotyczy między innymi także poruszonej na Konferencji Międzyministerialnej sprawy uruchomienia regularnej komunikacji do Gandawy.

W każdym bądź razie cyfra przeszło 50 połączeń regularnych z Gdyni do 250 portów światowych, powstałych w kilku latach ostatnich, świadczy o szybkim tempie poprawiania się sytuacji w naszej żegludze.

W niemniejszym stopniu zasługuje na podkreślenie fakt stałego zwiększania się tonażu polskiej floty handlowej. Do tej sprawy przywiązuje nasz eksport największą wagę w przekonaniu, że wysoki udział polskiej floty handlowej w przewozie naszego eksportu będzie decydować o rozmachu naszej ekspansji handlowej. Przy obecnym udziale floty handlowej polskiej w obsłudze naszego handlu zamorskiego, który wynosi zaledwie 10%, nie posiadamy dostatecznych możliwości, aby wywierać należyty wpływ na układ frachtów morskich korzystny dla naszego eksportu.

W związku z poprawą koniunktury na rynkach światowych i ogólną tendencją zwyżkową cen zaznaczyła się również podwyżka frachtów morskich. Prawo popytu i podaży w odniesieniu do tonażu trampowego zaczęło oddziaływać z całą bezwzględnością. Okazało się, że układ frachtów w trampingu jest zawsze wyrazem licytacji, podobnie jak wahania cen na giełdzie. Eksporterzy nasi podnoszą jednakże, że i wzrost frachtów na liniach regularnych był w wielu wypadkach zjawiskiem utrudniającym eksport. Armatorzy uzasadniają tę zwyżkę wzrostem kosztów eksploatacyjnych, a częściowo także chęcią powetowania w okresie pomyślniejszej koniunktury strat, poniesionych w czasie depresji gospodarczej. Polskie linie okrętowe, o ile nie były zależne od umów i warunków konferencyjnych, stosowały jednakże podwyżki te stosunkowo oględnie i po uprzednim poinformowaniu eksportera.

Zagadnienie frachtów morskich jest jednym z najważniejszych problemów, od którego w dużej mierze zależny jest rozwój naszego eksportu. W tym względzie niekorzystną jest dla nas okoliczność, że eksport nasz w wysokim stopniu zależny jest od przewozu na ob-

cych statkach. Eksporter odczuwa brak instytucji, któraby za główne swoje zadanie miała badanie układu warunków w zakresie frachtów morskich. Toteż w zrozumieniu tej konieczności przewidziane jest utworzenie przy Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni specjalnego referatu taryfowego. Izba uważa za konieczne usystematyzowanie badań w tym kierunku i stworzenie dla życia gospodarczego zaplecza portu możliwości otrzymywania źródłowych i miarodajnych informacyj nie tylko o możliwościach samego przewozu towarów drogą morską, ale także o kosztach przewozu.

Większość różnic we frachtach morskich na niekorzyść Gdyni wypływa z tego źródła, że Gdynia nie została jeszcze uznana za port zasadniczy przez szereg konferencyj, na skutek czego za przewóz towarów z portów zasadniczych zachodnio - europejskich do Gdyni obowiązują t. zw. additional ranges. Między innymi jest Gdynia w obecnej chwili najbardziej zainteresowana wejściem do konferencji Indyj Holenderskich i Indyj Brytyjskich.

Ze względu na słabą aktywność naszego handlu i brak dostatecznej ilości towarów, która umożliwiłaby stworzenie bezpośrednich linij okrętowych, jest zrealizowanie tego postulatu bardzo trudne. Omawiana tu sprawa obchodzi w równej mierze także import. Zauważyć należy, że zależność importu od pośrednictwa londyńskiego, rotterdamskiego lub hamburskiego utrudnia jego skoncentrowanie, a tym samym stworzenie dostatecznej podstawy dla powstania nowych połączeń regularnych.

Ad. 2.

W zakresie kosztów przeładunku portowego eksporterzy domagają się przede wszystkim rewizji gdyńskiej taryfy spedytorskiej, która zdaniem ich, jest zbyt wygórowana w porównaniu z taryfami, stosowanymi w Gdańsku i portach zagranicznych. Należy stwierdzić, że w zakresie towarów eksportowych podwyżka tej taryfy objęła tylko dykty, forniery i meble, to jest artykuły, co do których zainteresowani eksporterzy nie zgłosili specjalnych zastrzeżeń. W pozostałych wypadkach na skutek interwencji Izby ekspedytorzy zaniechali podwyżki taryf. Gros naszego eksportu artykułów masowych, (a głównie węgiel i drewno) przeładowane jest przez firmy eksportowe we własnym zakresie tak, iż taryfa spedytorska nie wchodzi tu w rachubę. Przy innych towarach, jak cukier, bekony, jaja i masło nie stanowi Gdańsk kryterium porównawczego, gdyż artykuły te eksportuje się przeważnie przez Gdynię.

Analiza warunków pracy w porcie gdyńskim i porównanie ich z innymi portami i z Gdańskiem, wykazuje, iż zachodzące w niektórych wypadkach różnice w kosztach przeładunku na niekorzyść Gdyni są następstwem niedoinwestowania portu gdyńskiego.

Główną jednak przyczyną, dla której koszty przeładunkowe w Gdyni są wyższe niż w innych portach, jest słaba wydajność pracy gdyńskich robotników portowych, czego źródłem jest ustawowe ograniczenie swobody pracodawców w doborze robotników.

Obowiązujące w tym względzie przepisy dekretu o pracy robotników portowych z roku 1933 odnoszą się wprawdzie tylko do 30% portowej załogi robotniczej. Jest to jednakże ilość dostateczna, by spowodować nie tylko ogólne obniżenie wydajności pracy, ale także przyczynić się do zdemoralizowania pozostałych robotników portowych.

Toteż Izba stwierdza, że dopóki dotychczasowe ustawodawstwo socjalne na terenie portu gdyńskiego nie zostanie zmienione, nie może być mowy o podniesieniu wydajności pracy, a tym samym o obniżeniu kosztów przeładunkowych.

Tłumacząc w powyższy sposób poziom kosztów przeładunku w porcie gdyńskim, nie ma Izba bynajmniej zamiaru bronić istniejącego stanu rzeczy i usprawiedliwiać istniejący portowy aparat przeładunkowy. Izba stoi na stanowisku, że aparat ten powinien się organizocyjnie udoskonalać, gdyż w tym widzi źródło usprawnienia i potanienia funkcyj całego portu oraz podniesienia bezpieczeństwa towarów.

Ad. 3.

Przyczyny sporadycznych uszkodzeń towarów w porcie gdyńskim mają swe źródło także w przeważnej mierze w wzmiankowanych wyżej niedomaganiach systemu pośrednictwa pracy na terenie portu gdyńskiego. Ponadto poważna część uwag eksporterów dotyczących niedomagań sprawności działania portu została niewątpliwie także spowodowana brakami, jakie port gdyński w zakresie jego wyposażenia w techniczne urządzenia przeładunkowe, inwestycje kolejowe, nabrzeża i składy portowe tak wyraźnie odczuwa.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni nie oddaje się bynajmniej złudzeniu, że na odcinku obsługi eksportu w porcie samym przez ekspedytorów i armatorów nie zachodzą poważniejsze braki, przeciwnie, ciągle podkreśla konieczność usprawnienia aparatu przeładunkowego w porcie i potanienia jego usług do granicy konkurencyjności z innymi portami. Niewątpliwie też na tej drodze posuwamy się naprzód, czego dowodem może być oświadczenie Pana Przewodniczącego Komisji Międzyministerialnej, że zarzuty pod adresem Gdyni ze strony eksporterów zaplecza zmalały w ostatnim czasie radykalnie, co niewątpliwie świadczy o tym, że młody port gdyński pod względem swojej sprawności w wykonywaniu zadań aparatu przeładunkowego stale się pod-

nosi i zaczyna powoli dorównywać portom, posiadającym doświadczenie i wiekową tradycję.

Tezy

W wyniku powyższych rozważań Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni przedkłada następujące tezy:

1) Powinna nastąpić generalna rewizja obecnej polityki taryfowej kolejowej w odniesieniu do naszego eksportu przez nadanie jej specjalnego nastawienia w kierunku uprzywilejowania portów polskiego obszaru celnego przy równoczesnym uwzględnieniu możliwości dokonywania eksportu w wypadkach nieodzownych drogą lądową.

2) Z uwagi na fakt, że w ostatnim czasie mnożą się wypadki eksportu towarów w drobnych partiach, nieodzownym jest uwzględnienie wniosku Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w sprawie specjalnej ulgowej taryfy drobnicowej portowej.

3) Koniecznym jest uwzględnienie interesów eksportera w drodze odpowiedniej modyfikacji regulaminu przewozu towarów PKP., który zbyt jednostronnie na korzyść kolei normuje zagadnienie terminowej dostawy przesyłek.

4) Celem usprawnienia przeładunku w porcie gdyńskim nieodzownym jest co najmniej wykonanie minimalnego programu w zakresie inwestycyj kolejowych w po: przedłożonego przez portowe sfery gospodarcze.

5) Celem usprawnienia organizacji transportu kolejowego nieodzownym jest uwzględnienie w całej rozciągłości odnośnych postulatów, zgłoszonych Międzyministerialnej Komisji.

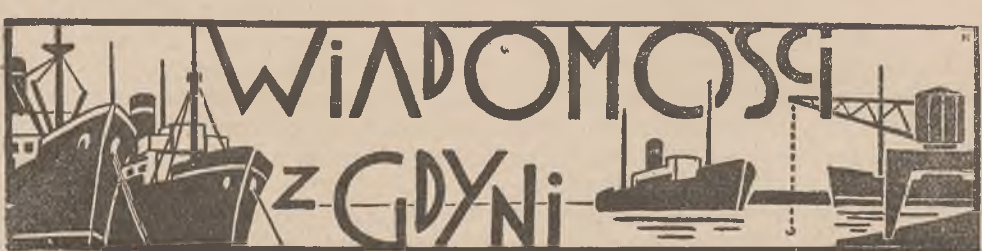
6) Warunkiem zagwarantowania interesów eksporterów, a tym samym wzmożenia naszej ekspansji gospodarczej jest dalsza rozbudowa polskiej floty handlowej i popieranie usiłowań sfer żeglugowych, zmierzających do uruchomienia nowych regularnych połączeń morskich.

7) Wskazanym jest zainicjowanie na terenie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni badań w zakresie kształtowania się frachtów morskich i zwiększenia częstotliwości regularnych połączeń morskich.

8) Koszty przeładunku w porcie gdyńskim powinny być utrzymywane na poziomie możliwie najniższym, jednakże gwarantującym opłacalność pracy przeładunkowej.

9) Zasadniczym warunkiem obniżenia kosztów przeładunkowych w porcie gdyńskim jest podniesienie wydajności pracy robotników portowych, co da się osiągnąć jedynie drogą zmiany dotychczasowego systemu pośrednictwa pracy w porcie.

10) Dalszym warunkiem potanienia kosztów przeładunku jest doinwestowanie portu gdyńskiego w zakresie technicznych urządzeń przeładunków, rozbudowy nabrzeży i składów.



OTWARCIE II TARGÓW GDYŃSKICH.

W dniu 20 czerwca nastąpiło uroczyste otwarcie II Targów Gdyńskich. Sam akt otwarcia poprzedzony był zebraniem w sali kina Morskie Oko, przy czym przemówienia powitalne wygłosili p. Komisarz Rządu m. Gdyni mgr Franciszek Sokół, podnosząc ogólne znaczenie gospodarcze Targów oraz ich specjalne znaczenie dla rozwijającego się w szybkim tempie miasta, oraz Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor, którego przemówienie umieszczamy na wstępie niniejszego numeru. Po tych przemówieniach zabrał głos Pan Wojewoda Pomorski Władysław Raczkiewicz. Pan Wojewoda Pomorski uwypuklił znaczenie Targów Gdyńskich, jako instrumentu gospodarczego, przyczyniającego się do utrwalenia łączności Gdyni z zapleczem oraz do wykazania zadań, jakie Gdynia ma do spełnienia w organiźmie gospodarczym Polski.

Po przejściu na teren Targów Pan Wojewoda Raczkiewicz dokonał przy dźwiękach hymnu narodowego przecięcia symbolicznej wstęgi i ogłosił Targi Gdyńskie za otwarte. Następnie wszyscy obecni na uroczystości zwiedzili szczegółowo Targi, po czym podejmowani byli śniadaniem przez Pana Komisarza Rządu mgr Franciszka Sokoła i Prezesa naszej Izby p. Stanisława Tora.

ZJAZD IMPORTERÓW I EKSPORTERÓW W GDYNI.

Z inicjatywy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu został zwołany do Gdyni na niedzielę, dnia 20 czerwca rb. w lokalu naszej Izby Zjazd Importerów i Eksporterów

z Pomorza, w którym w charakterze gości wzięli również udział kupcy - hurtownicy z innych dzielnic Polski, jak Poznańskie, Śląsk i Kresy Wschodnie.

Uczestników Zjazdu powitał Prezes Korporacji Kupieckiej w Gdyni p. Radca Czesław Nowacki, po czym Zjazd otworzył i słowo wstępne wygłosił Prezes Związku p. poseł Tadeusz Marchlewski, przedstawiając cele i zadania nowopowstającego przy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu Zrzeszenia. Mówca podkreślił w pierwszym rzędzie konieczność unarodowienia handlu importowego i eksportowego, przy czym zakomunikował, że członkiem zrzeszenia może zostać każda firma chrześcijańska na Pomorzu, która bierze bezpośredni udział w handlu zagranicznym. Ażeby umożliwić Zrzeszeniu kontakt z całym krajem, uchwalono w charakterze członków - korespodentów przyjmować większe firmy hurtowe z poza Pomorza, a ponadto wszystkie przedsiębiorstwa, obsługujące import i eksport, jak np. banki, domy spedycyjne, domy agenturowe itp.

Referat pt. „Aktualne zagadnienia z dziedziny importu" wygłosił Wiceprezes Związku i Wiceprezes naszej Izby p. dr Władysław Smoleń, który na wstępie złożył Zjazdowi serdeczne życzenia imieniem Prezydium Izby. a referat p. t. „Konieczność zorganizowania handlu zamorskiego" — dyrektor firmy „Hakol" p. Karol Piątkowski. Prelegenci omówili zagadnienia, związane z handlem zagranicznym Polski, możliwości eksportowe i importowe, konieczność dawania inicjatywy do stwarzania na terenie Gdyni t. zw. central importu dla poszczególnych grup towarowych itp.

Zreferowany przez Dyrektora Związku p. Jerzego Radojewskiego regulamin Sekcji pod nazwą: „Zrzeszenie Importerów i Eksporterów przy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, z siedzibą w Gdyni" przyjęto z małymi poprawkami, po czym obecni zgłosili się bądź na członków rzeczywistych, bądź na członków-korespondentów.

Następnie wybrano Zarząd Zrzeszenia w składzie następującym: Przewodniczący — wiceprezes naszej Izby dr Władysław Smoleń, Wiceprzewodniczący — wiceprezes naszej Izby p. Bronisław Kentzer, ławnicy — Karol Piątkowski z Gdyni, Alojzy Słomiński z Brus. Trzy pozostałe miejsca Zarząd Zrzeszenia obsadzi w porozumieniu ze Związkiem Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

W drugiej części Zjazdu odbyły się posiedzenia 2 podkomisyj: pierwsza z nich obradowała nad sprawą unarodowienia handlu śledziami w Polsce, przy czym zebranie powitało z zadowoleniem powstanie nowej importowej hurtowni śledzi, opartej o kapitały pomorskie i poznańskie.

Druga zaś nad sprawą unarodowienia handlu owocami w Polsce. W czasie obrad uczestnicy dowiedzieli się o pracach przygotowawczych do utworzenia wielkiej chrześcijańskiej hurtowni owoców południowych. Na ten cel większa część kapitału została zmobilizowana. Omawiano także szczegóły współpracy przyszłej hurtowni z innymi dzielnicami Polski, jak np. ze Śląskiem, Wileńszczyzną itd., których delegaci przybyli na Zjazd w charakterze gości.

Po kilku godzinnych obradach, poświęconych po raz pierwszy wyłącznie handlowi zagranicznemu, zakończono Zjazd, który dowiódł, że kupiectwo pomorskie stanęło w Gdyni mocną stopą i z silną wolą unarodowienia handlu w naszym suwerennym porcie.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MAJU.

Po rekordowym skoku wzwyż ilości przewiezionych na statkach polskiej floty handlowej towarów w kwietniu b. roku, w porównaniu z odpowiednim miesiącem lat poprzednich — do 123.058 ton, mamy w kwietniu dalszy przyrost — do 131.276 ton, wobec 109.376,5 t. w maju roku 1936.

Z ogólnej ilości przewiezionych towarów na eksport przypadło 82.520 t. (oraz 17 koni), na import 41.242 t., na przewozy między portami obcymi i na tranzyt morski 7.514 ton.

Po odliczeniu 36.500 t. węgla przewiezionego na statkach Polsko-Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob), trudniącego się prawie wyłącznie eksportem polskiego węgla otrzymujemy już niemal całkowitą równowagę wywozu i przywozu na statkach polskich, pod względem wagowym, co świadczy o korzystnych na ogół warunkach eksploatacyjnych naszych statków i o możliwościach dalszego celowego ich wykorzystania, przy zwiększającej się podaży ładunków.

Statki Żeglugi Polskiej S. A. zwiększyły swe przewozy z 58.281 t. w maju ub. roku na 76.795 t. w maju r. bieżącego. W przeciwieństwie do maja r. ubiegłego, kiedy w Żegludze Polskiej S. A. przeważały ładunki eksportowe, nastąpiła znaczna równowaga ilości ładunku na wejściu i wyjściu: wywieziono towarów 34.862 t. (V 1936: 39.402 t.), przywieziono 34.419 t. (V 1936: 21.907 t.), przewieziono między portami obcymi i w tranzycie morskim 7.514 t. (V 1936: 334 t.)

Linie regularne Żeglugi Polskiej zwiększyły swe przewozy w liczbach względnych i bezwzględnych więcej niż trampy: 38.139 t. wobec 27.713 t. w maju ub. roku, podczas gdy trampy przewiozły 38.656 t. ładunku wobec 31.098 t. w maju ub. roku. Na liniach eksportowych ładunków było 20.181 t. (V 1936: 19.898 t.), importowych 15.512 t. (V 1936: 6.948 t.), w tranzycie morskim 730 t. i przewiezionych między portami obcymi 1.716 t. (V 1936: między portami zagranicy i transito

razem: 877 t.) W maju rb. linie żeglugi osiągnęły więc znaczną równowagę przewozów eksportowych i importowych.

Trampy Żeglugi Polskiej S. A., dzięki przewozom kontraktowym dużej ilości kostki granitowej ze Szwecji, osiągnęły nawet przewagę przywozu nad wywozem: 14.681 t. ładunków eksportowych (V 1936: 19.504 t.) wobec 18.907 t. ładunków importowych (V 1936: 11.261 t.) Na wywóz złożyło się: 9.311 t. węgla i 5.370 t. koksu, na przywóz 13.905 t. kostki granitowej i 5.002 t. rudy żelaznej.

Statki Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego miały od dawna nie notowaną zwyżkę majowych przewozów: z 7.642 t. i 79 koni na 9.159 t. i 11 koni w odpowiednich miesiącach lat 1936 i 1937. Wzrost ten więcej się odbił na przywozie niż na wywozie: wywieziono bowiem 6.148 t. (V 1936: 5.544 t.), przywieziono 3.011 t. (V 1937: 2.098 t.) Na obu liniach angielskich przewieziono razem 6.082 t. ładunków eksportowych i 3:002 t. importowych. Na linii Gdynia — Havre przewieziono 66 t. w wywozie i 9 t. w przywozie. Jak wiadomo linia ta służy w pierwszym rzędzie jako dowozowa dla emigrantów, wyjeżdżających za ocean z portów zachodnio-europejskich.

Na linii londyńskiej przewieziono w wywozie 2.383 t. towarów, w tym z Gdyni 1.997 t., z Gdańska 386 t., przywieziono z Londynu 1.620 t., w tym 1.407 t. do Gdyni i 213 t. do Gdańska.

W kierunku Hull wywieziono 3.699 t. towarów i 11 koni, w tym 1.184 t. i wszystkie konie przez Gdynię, 1.815 t. przez Gdańsk. Z Hull przywieziono 1.391 t. towarów, w tym 1.180 t. do Gdyni i 211 t. do Gdańska.

Dwie linie towarzystwa Gdynia — Ameryka, Linie Żeglugowe — północno i południowo-amerykańska przewiozły razem 2.076 pasażerów i 8.822 t. towarów, wobec 1.258 pasażerów i 4.235 t. towarów, przewiezionych w maju ub. roku. Ten poważny wzrost zawdzięczać należy z jednej strony wzrostowi ilości odjazdów i przyjazdów (5 zamiast 4) na północno-amerykańskiej linii, oraz przybyciu parowca „Pułaski" na południowo-amerykańskiej linii, któremu w maju ub. roku odpowiada brak ruchu na tej linii.

W ruchu wyjściowym było ogółem 1.064 pasażerów, oraz 5.010 t. towarów, w wejściowym 1.012 pasażerów i 3.812 t. towarów (V 1936: 740 pas. i 905 t. towarów).

Na linii Gdynia — Kopenhaga — Halifax — New York na wyjściu było w trzech odjazdach 685 pasażerów transatlantyckich (V 1936: w dwóch odjazdach 518 pasażerów), oraz 379 pasażerów do Cherbourga, udających się na wystawę paryskę, przy 5.010 t. towarów (V 1936: 3.330 t.) Na wejściu na linii północno-amerykańskiej (2 przyjazdy wobec dwóch) było 883 pas. i 2.016 t. towarów (V 1936: 740 pas. i 905 t. towarów). Na linii południowo-amerykańskiej było jedno wejście do Gdyni z 129 pasaż. i 1.796 t. towarów. Do ruchu tej linii nie wliczone są towary przewożone na dodatkowych statkach zafrachtowanych.

Statki Polsko - Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego (Polskarob) przewiozły 36.500 t. węgla eksportowego (V 1936: 38.678,5 t. w tym jednakże tylko 36.239 t. węgla eksportowego, reszta w drodze powrotnej z Burntisland do Horsens), w 13 podróżach (V 1936: 14 podróży). Jedna z partyj węgla — 2.800 t. wyszła z Gdańska do Göteborga, resztę wywieziono z Gdyni. Krajami przeznaczenia były: Szwecja 21.277 t. (23.873 t.), Norwegia 9.585 t. (9.581 t.). Holandia 2.808 t. (2.775 t.). Dania 2.830 t. (0).

Odwiedzono z ładunkiem porty: Göteborg 3-krotnie. Gefle 3-krotnie, Helsingborg, Slite, Rotterdam, Korsör, Slemmestad, Oslo, Haugesund.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W MIES. MAJU.

W miesiącu maju urządzenia przeładunkowe portu przepracowały godzin 16.085 minut 05 z zużyciem prądu 92.845 kWh i przeładowały 205.171 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wyniosło za miesiąc maj

w bieżącym roku 131
w ubiegłym roku 98
Przyrost wynosi zatem 33



SOWIECKIE USIŁOWANIA NAWIGACYJNE NA PÓŁNOCY.

Do Archangielska już przybył parowiec silnej budowy, który w tegorocznym sezonie nawigacyjnym Dalekiej Północy będzie usiłował przebyć drogę do cieśniny Beringa tam i z powrotem. Niemal równocześnie spuszczono na wodę stoczni Ordżonikidze w Leningra-

dzie lodołamacz, którego jedną z cech charakterystycznych będą obszerne bunkry na 4 tysiące ton węgla, umożliwiające mu okrążenie Syberii bez bunkrowania. Łamacz będzie miał trzy maszyny po 3.350 KM, które zapewnić mają szybkość 15,5 węzła. Wyporność statku wyniesie 11.000 ton, wobec czego będzie on największym dotąd zbudowanym lodołamaczem świata.

Te systematyczne usiłowania Sowietów „przetarcia" morskiej drogi północnej dookoła Syberii łącznie z szeroko zakrojonym ich pionierstwem lotniczo - meteorologicznym w kierunku bieguna, są bardzo wymowne. Dotychczasowe sukcesy nawigacyjne na drodze przelotowej dookoła Syberii są bardzo skromne i tym się zapewne tłumaczy, że jako najsilniejsza rezerwa będzie uruchomiony za rok — dwa wielki łamacz lodu, którego pierwszą próbą ma właśnie być letnia żegluga dookoła Syberii. Myśl to nie nowa, gdyż pochodząca od admirała Makarowa, który wbrew ideom Nansena zamierzał zdobyć okolice podbiegunowe ciężkim i potężnym łamaczem lodu, jakim był zaprojektowany przez niego i zbudowany w Newcastle „Jermak".

Analizując głębiej poczynania Sowietów na Północy, która ma ich połączyć ze Wschodem, natykamy się na przewodnie idee innego działacza i uczonego dawnej Rosji — Mendelejewa. W ostatnich latach życia interesował się on gospodarczo-polityczną rolą Rosji i w książce poświęconej temu zagadnieniu wykazał w sposób przekonywujący, że przyszłość Rosji leży w Azji. Jednym z głównych argumentów jego był dowód, że środek ciężkości państwa rosyjskiego przesuwa się systematycznie ku wschodowi.

Obecnie instytut imienia Mendelejewa w Leningradzie bada te właśnie zagadnienia metodą centrograficzną, to znaczy oblicza ścisłą lokalizację centrum zaludnienia, centrum przemysłu, centrum zbiorów zbóż, centrum ilości tonokilometrów przejechanych na wszystkich kolejach, oraz między innymi bada pozycje tych centrów dla poszczególnych okresów, i to daleko wstecz, — dla niektórych zjawisk nawet wstecz do roku 1858.

Okazuje się, że całkiem niezależnie od przesunięcia się zachodniej granicy państwa ku wschodowi centrum ciężkości jego stale przesuwał się ku wschodowi, co wykazuje analiza wszelkich poszczególnych badanych aspektów i zjawisk. Dane te znaleźć można w nowojorskim czasopiśmie Amerykańskiego Tow. Geograficznego, gdzie prace badaczy instytutu im. Mendelejewa podane są obok badań centrograficznych uczonych amerykańskich na przykładach Ameryki Północnej i innych.

Ciekawe jest, że niektóre specjalne centra dla Związku Sowieckiego przesuwają się nie ku wschodowi, lecz ku północnemu wschodowi. A ponieważ już nawet utrzymanie się na tym samym równoleżniku przy posuwaniu się ku wschodowi, wskutek oddalania się od wpływów Gulfstreamu oznacza wkraczanie do klimatu kontynentalniejszego i zimniejszego, wnioskować należy, że Związek Sowiecki staje się coraz więcej państwem kontynentalnym i to o inklinacji „polarnej". Tendencja ta, jak stwierdziły badania, nie jest zależna od form ustrojowych, sięga głębiej i może być uważana za proces „wiekowy".

Uświadomienie sobie tej głównej tendencji Sowietów przez nich samych wyziera przede wszystkim z ich usiłowania opanowania swego północnego wschodu i stworzenia w tym kierunku nowych szlaków komunikacyjnych.

Z tego ogólnego punktu widzenia dotychczasowe usiłowania Sowietów rozszerzenia nawigacji dookoła Syberii, będące przedłużeniem akcji poprzedzającej za rządów carskich są raczej skromne i zapewne będą z czasem zintensyfikowane.

SUBWENCJA DLA SZWEDZKICH LINIJ STOCKHOLM — RYGA I SZWECJA — LITWA — GDAŃSK — POLSKA.

Towarzystwo żeglugowe „Svea" prosząc o subwencję rządową dla utrzymania regularnej żeglugi między portami Stockholm — Ryga wymienia, że w roku ubiegłym otrzymała 18.000 kor. subwencji na pokrycie strat poniesionych na tej linii i wykazała 37 podróży tam i z powrotem, przewożąc 4.958 ton towarów wobec 3.241 ton w 1935 r., oraz 2.067 pasażerów, czyli o 369 osób więcej niż w r. poprzednim. Stockholmska Izba Handlowa podając swą opinię w tej sprawie do Ministerstwa Handlu zaznacza, że regularne połączenia Stockholm — Ryga należy utrzymać zarówno ze względu na stosunki ekonomiczne i kulturalne z Łotwą, jak i dla poparcia żeglugi szwedzkiej w ogóle. Izba Handlowa zatem wypowiada się za udzieleniem zapomogi w 1937 r. w wysokości 950 kor. za każdą podróż tam i z powrotem przy najwyżej 30 takich podróżach. Inne Tow. Żeglugowe A/B Svenska Amerika Linien utrzymujące stałe połączenia Szwecja — Litwa — Gdańsk — Polska prosi również o subwencję rządową i powołuje się na otrzymaną w zeszłym roku w wysokości 24.000 kor. za 57 podróży okrężnych w czasie od 1 kwietnia 1936 do 31 marca 1937. W czasie tych podróży przewieziono 19.966 ton towarów (wobec 9.537 ton w roku poprzednim), 203 ton (186 ton) — poczty oraz 2.847 pasażerów, czyli o 468 osób więcej niż w poprzednim roku. Poza tym przewieziono 818 ton i 32 pasażerów między obcymi portami. Według sprawozdania Towarzystwa straty jego na tej linii wynosiły 36 tys. kor. wobec 99,7 tys. kor. w 1934 r. i 66 tys. kor. w 1935 r. Według dotychczasowych warunków subwencji w miesiącach styczeń, luty i marzec stat-

ki Tow. miały dokonać przynajmniej jednej podróży w miesiącu z Stockholmu do Gdańska i ewent. do Libawy lub Rygi. Towarzystwo prosi obecnie o zwolnienie go od tego warunku, gdyż dotychczasowa praktyka nie wykazała potrzeby tych podróży.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

WYMIANA TOWAROWA KANADY Z POLSKĄ W R. 1936/37 A DALSZE JEJ PERSPEKTYWY.

Rok budżetowy 1936-37 zaznaczył się w porównaniu z rokiem ubiegłym wzrostem obrotów polsko - kanadyjskich, wyrażających się sumą dol. 149.826 po stronie importu z Polski i dol. 557.196 po stronie eksportu do Polski, wobec dol. 115.818 i dol. 511.929 w r. 1935-36 Saldo więc dodatnie dla Kanady wynosi dol. 407.370, wykazując wzrost o sumę dol. 11.259 w porównaniu z saldem dol. 396.111 z r. poprzedniego. Bliższa jednak analiza cyfr statystycznych za ostatnie trzy lata budżetowe. wykazuje stały, choć powolny rozwój eksportu polskiego do Kanady.

Zgodnie z tymi cyframi import kanadyjski z Polski po raz pierwszy przekroczył dol. 100.000 w roku budżetowym 34-35, osiągając dol. 154.000. Od sumy tej jednak odjąć należy kwoty importu przypadkowego w zakresie artykułów nie mających szans trwałego zbytu. na łączną sumę dol. 42.000. Całkowity import z Polski w roku następnym 35-36 wyniósł dol. 115.818, z czego odjąć należy około dol. 20.000 za przypadkowe transakcje.

Z kwoty dostaw roku 1936-37 należałoby odjąć pozycje, takie jak glicerynę, której w marcu importowano za dol. 16.790, a która nie może mieć charakteru stałego, oraz przetworów owocowych (fruit pulp) za sumę dol. 2.581. Natomiast nie figuruje w statystykach kanadyjskich chmiel polski. dostarczany na rynek kanadyjski za pośrednictwem firm hamburskich. Według szacunkowych obliczeń, importowała Kanada chmielu polskiego za około dol. 30.000. W związku z powyższym należy przyjąć jako cyfrę importu z Polski sumę dol. 159.000.

Zgodnie z oficjalnymi statystykami dominium, na wymianę towarową polsko-kanadyjską składają się w roku 1936-37 następujące pozycje:

Import z Polski:

Nazwa artykułu	dolarów
1. Dykty	22.671
2. Gliceryna	16.790
3. Meble gięte	16.110
4. Groch	12.739
5. Szkło stołowe	12.277
6. Wyroby bawełniane	11.191
7. Futra surowe	6.110
8. Pióra ozdobne	4.568
9. Nasiona rozm.	4.482
10. Kosze wiklinowe	3.948
11. Fasola	3.799
12. Przetwory mięsne	3.525
13. Wyroby wełniane	3.309
14. Stożki kapeluszowe	3.021
15. Berety wełniane	3.021
16. Książki i druki	2.946
17. Wyroby ze szkła	2.711
18. Skóry surowe	2.635
19. Przetwory owocowe	2.581
20. Żołądki cielęce	2.100
21. Opakowania	1.614
22. Naczynia emaliowane	1.535
23. Grzyby	1.211
24. Konserwy rybne	876
25. Smoła drzewna	681
26. Wyroby alabastr.	611
27. Części ców. elektr.	325
28. Porcelana stołowa	311
29. Biel cynkowa farm.	200
30. Różne	2.591
Razem	149.826

Eksport do Polski

Nazwa artykułu	dolarów
1. Miedź	447.692
2. Stopy metalowe	50.691
3. Azbest	24.565
4. Aluminium	5.534
5. Konserwy	3.830
6. Szmaty	3.259
7. Błony wędliniarskie	2.844
8. Niemetaliczne miner.	2.480
9. Wyroby gumowe	2.130
10. Futra surowe	1.564
11. Łyżwy	1.401
12. Maszyny	1.380
13. Barwniki	972
14. Jabłka świeże	900
15. Konserwy mięsne	602
16. Książki i pisma	396
17. Skóra lakierowana	355
18. Różne	6.501
Razem	557.196

Jak z powyższej tabeli wynika, pierwsze miejsce w eksporcie polskim do Kanady zajmują dykty. Na podkreślenie zasługuje fakt, że artykuł ten zdobył sobie miejsce i uznanie w wybitnie krótkim czasie, w poprzednich bowiem latach dykty polskie nie były w ogóle znane na terenie Kanady. Uzyskanie tej pozycji nastąpiło dzięki dwom okolicznościom:

1) Kanada nie wyrabia dykt wodno- i ognioodpornych. które to gatunki zostały wprowadzone; 2) Firma polska ma na miejscu wyłącznego przedstawiciela dysponującego składem konsygnacyjnym, co umożliwia mu oferowanie towaru z natychmiastową dostawą.

Eksport mebli giętych wykazuje bardzo powolny rozwój. Odpowiednie cyfry za ostatnie dwa lata, oprócz okresu sprawozdawczego, wynoszą: dol. 13.388 i dol. 15.183. Zwiększenie tej pozycji wywozowej wiąże się ściśle ze znalezieniem odpowiedniego przedstawiciela i otwarciem składu konsygnacyjnego.

Artykułami nowymi w statystykach kanadyjskich są polski groch i fasola. Groch polski kupowany był przez Kanadę i dawniej w dużych ilościach. ale w całości jako reeksport z Niemiec, Belgii i Holandii. Przytoczona suma dol. 12.739. stanowi część tylko całkowitego importu grochu polskiego w okresie sprawozdawczym. będącego wynikiem bezpośrednich transakcyj eksportowych. Zaznaczyć należy. że importerzy miejscowi stwierdzają od szeregu już lat, iż reeksporterzy niemieccy, holenderscy. czy belgijscy, oferują im groch polski po cenach niższych niż firmy polskie.

Bardzo dobrze rozwija się eksport szkła stołowego. Eksport tego artykułu wzrósł czterokrotnie w porównaniu do roku ubiegłego, w którym wynosił dol. 3.278.

W dziale tekstyliów, import wyrobów wełnianych z Polski zdaje się być od lat 3 ustabilizowany na niskim poziomie około dol. 3.500 Próby zwiększenia tej pozycji zawodzą, w związku ze stosowaniem preferencji brytyjskiej oraz pobieraniem specjalnej opłaty od funta wagi. Wprowadzenie beretów wełnianych i półwełnianych, stanowiących osobną pozycję, udało się w okresie sprawozdawczym dzięki pobytowi w Kanadzie przedstawiciela polskiej wytwórni. Silną tendencję rozwojową wykazują wyroby bawełniane obejmujące materiały spodniowe, ubrania gotowe i wprowadzone w okresie sprawozdawczym rękawiczki i szaliki. Odpowiednie cyfry za ostatnie 4 lata oprócz sprawozdawczego, wynoszą: dol. 508. dol. 2.504, dol. 8.544. dol. 5.615. W dziale tym najwięcej dały się odczuć skutki zawartego w sierpniu ubiegłego roku układu handlowego z Kanadą.

Do wprowadzonych w okresie sprawozdawczym artykułów, mających dalsze widoki rozwoju. należą jeszcze pióra ozdobne, żołądki cielęce i stożki kapeluszowe. Na rozwój importu tych ostatnich wywrze niewątpliwie wpływ niedawne dość znaczne obniżenie dodatkowej opłaty celnej od tuzina.

Natomiast importem sporadycznym i nie mającym dalszych możliwości rozwoju, wydaje się być drobny przywóz skór surowych i części do oświetlenia elektrycznego. jak również konserw rybnych (szproty). Import tych ostatnich uniemożliwia konkurencja producentów łotewskich, oferujących swój towar po cenach niższych niż polskie i dających kredyt co najmniej miesięczny, podczas gdy firmy polskie żądają zapłaty w gotówce za dokumenty załadowcze.

Wprowadzone w okresie sprawozdawczym przetwory mięsne (głównie szynki w puszkach) osiągnęły sumę dol. 3.525, import ten jednak wykazuje tendencję słabnącą. Próby wprowadzenia szynek i parówek polskich w szerszym zakresie zawiodły, z powodu dużej produkcji miejscowej, rzucającej na rynek wyroby o wiele niższe gatunkowo od polskich. po cenach wyłączających jednak możliwość konkurencji.

Przywóz z Polski jest ciągle jeszcze w bilansie handlowym Kanady pozycją minimalną. Wśród 18 państw europejskich eksportujących do Kanady, zajmuje Polska w okresie sprawozdawczym miejsce 15, a mianowicie:

	w tysiącach dol.
1. Anglia	129.524
2. Niemcy	11.683
3. Belgia	6.695
4. Francja	6.454
5. Holandia	4.252
6. Szwajcaria	2.701
7. Czechosłowacja	2.364
8. Szwecja	1.836
9. Włochy	1.722
10. Hiszpania	1.151
11. Norwegia	713
12. Portugalia	270
13. Rumunia	177
14. Dania	160
15. Polska	149
16. Rosja	128
17. Grecja	67
18. Finlandia	55
Razem	170.101

Przechodząc do ogólnej oceny obecnej sytuacji handlowej polsko-kanadyjskiej, podkreślić wypada, że punkt ciężkości sprawy dalszego rozwoju eksportu polskiego do Kanady leży po stronie polskiej. Tylko bowiem żywsze i pogłębione zainteresowanie przemysłu polskiego rynkiem kanadyjskim. doprowadzić może do pełnego wykorzystania możliwości związanych z zawartym z Kanadą układem handlowym.

Skomplikowana technika handlu zamorskiego wymaga wprawy i rutyny, której brak jest, z nielicznymi wyjątkami, firmom polskim. Sprawa komplikuje się jeszcze bardziej, jeśli chodzi o dominia angielskie, mające jak Kanada, preferencyjne układy z Anglią i innymi częściami Imperium, co stawia z góry każdy kraj poza imperialny w sytuacji specjalnie ciężkiej i wymaga niezwykle drobiazgowego opracowania każdej oferty. Na tym tle zanotować można cały szereg niedociągnięć i nieporozumień.

Do najczęściej spotykanych błędów firm polskich w nawiązywaniu kontaktu handlowego, należą oferta bez wzorów i próbek, bez cennika, specyfikacja i cennik w jednostkach miary i wagi metrycznych i walucie polskiej niepunktualne odpowiadanie lub brak odpowiedzi na zapytania, oferty w języku niemieckim. Drobne te na pozór niedokładności urastają do bardzo poważnych, jeśli weźmie się pod uwagę odległość i czas zużyty przez korespondencję. Dodać jeszcze można, że kupiec kanadyjski przyzwyczajony jest posługiwać się w stosunkach handlowych, nawet zamorskich, telegramem, firmy natomiast polskie, ze względu na duży koszt kablogramu do Ameryki, często odpowiadają nań listem, co nie wpływa zachęcająco na miejscowego importera. Dużą też wadą eksporterów polskich, na którą dość często uskarżają się miejscowe firmy, jest niepunktualne wykonywanie zamówień.

Wybitnie hamująco na rozwój naszego eksportu wpływa też okoliczność, że w przeciwieństwie do produktów wszystkich innych krajów eksportujących do Kanady, wyroby polskie nie są poparte najmniejszą nawet propagandą, odgrywającą bardzo ważną rolę przy penetracji rynku przyzwyczajonego do ciągłej i wytężonej reklamy.

Nieodzownym wreszcie warunkiem rozbudowy eksportu polskiego do Kanady jest osobiste zetknięcie się z rynkiem. Wszystkie poważniejsze pozycje naszego wywozu pozostają w ścisłym związku z pobytem na terenie dominium przedstawicieli firm polskich. Nawiązanie bezpośredniego kontaktu jest w warunkach rynku kanadyjskiego najbardziej celowym sposobem penetracji handlowej. (Według danych konsulatu RP. w Montrealu).

WARUNKI ZBYTU SZCZECINY POLSKIEJ DO SZWAJCARII.

Opinia importerów szwajcarskich o polskiej szczecinie jest różna. Według zdania niektórych fabrykantów szwajcarskich, szczecina polska preparowana, a w szczególności bielona (gebleicht), odpowiada w zupełności wymogom rynkowym i pod względem jakości nie ustępuje towarowi innych państw konkurencyjnych, m. in. Rosji i Francji. Inni natomiast importerzy skarżą się na brak towaru standaryzowanego, utrzymując, że artykuł polski należy do średniogatunkowego. Do głównych konkurentów w dostawach szczeciny na rynek szwajcarski należą Chiny w eksporcie czarnej szczeciny oraz Rosja Sowiecka w eksporcie szczeciny standaryzowanej p. n. „Gostorg".

Zakupy szczeciny sowieckiej zostają uskuteczniane za pośrednictwem dużych przedsiębiorstw (konsorcjów) angielskich i francuskich u specjalnych agentów rosyjskich, przybywających w tym celu jeden do dwóch razy w roku, celem przeprowadzenia większych trasakcyj. Według informacyj niektórych firm, również i polski towar dostawał się w latach ubiegłych na rynek szwajcarski za pośrednictwem tych konsorcjów.

Zapotrzebowanie istnieje w Szwajcarii na towar wysokogatunkowy, koloru białego, żółtego, szarego i niezupełnie białego, (falb) o długości od 2 — 4½ cali angielskich.

Według danych statystycznych import szczeciny do Szwajcarii kształtował się, jak następuje:

Rok 1935	612 q	za	520.220,—	frs.
z tego z Polski	62 q	za	79.468,—	frs.
Rok 1936	792 q	za	691.886,—	frs.
z tego z Polski	72 q	za	98.387,—	frs.
Rok 1937				
I kwartał	212 q	za	242.646,—	frs.
z tego z Polski	9 q	za	11.824,—	frs.

Polska zajmuje 3 miejsce wśród państw eksportujących szczecinę do Szwajcarii.

Stawka celna na szczecinę preparowaną wynosi według poz. 499 szw. taryfy celnej fr. 3 — za 100 kg brutto plus 10 cts. od coli opłaty statystycznej, plus 4 proc. od opłaty celnej tytułem opłaty stemplowej.

Wwóz szczeciny nie podlega restrykcjom kontyngentowym.

Wwóz szczeciny polskiej do Szwajcarii w I kwartale br. w stosunku do tego samego okresu roku 1936 zmniejszył się ilościowo o 73%, zaś wartościowo o 70%. Przyczyny spadku eksportu wynikły wskutek dewaluacji franka szwajcarskiego oraz wobec nieunormowanych z początkiem roku podstaw wymiany gospodarczej między Polską a Szwajcarią. (P. I. E.)

ZŁAGODZENIE PRZEPISÓW O ZNAKOWANIU JAJ POLSKICH WE WŁOSZECH

Utrudnienia czynione przez władze włoskie wobec jaj polskich w zakresie przepisów o znakowaniu zostają obecnie usunięte w związku z interwencją podjętą przez Radcę Handlowego przy Ambasadzie RP. w Rzymie.

Mianowicie Ministerstwo Finansów (Dyrekcja Generalna Ceł) w porozumieniu z Ministerstwem Rolnictwa wydało w dniu 8 bm. zarządzenie do urzędów celnych w Chiasso, Pontebba i Postumia, w którym — wychodząc z założenia, że nie istnieje farba do znakowania jaj niezmywalna pod wpływem kwasów, a przy tym nieszkodliwa, — poleciła powyższym urzędom celnym wpuszczenie jaj polskich bez przeprowadzadzania dotychczas stosowanych zabiegów, byleby tylko znakowanie jaj, świadczące o pochodzeniu polskim było zupełnie wyraźne.

Zapewnienie dane na podstawie orzeczenia Związku Zaw. Zrzeszeń Eksporterów jaj, o stosowaniu przez polskich eksporterów farby Pelikan nr 905 do znakowania jaj, jako jedy-

nej najbardziej nadającej się do tego celu, Ministerstwo Finansów i Rolnictwa przyjęło do wiadomości. Wobec tego Państwowy Intytut Eksportowy przypomina wszystkim zainteresowanym, eksporterom, że należy używać wyłącznie tej farby do znakowania jaj. Eksporterzy winni ściśle przestrzegać stosowania przyjętych norm i baczyć, by nie powstawały żadne uchybienia w dostawach jaj.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 7 DO 17 CZERWCA 1937 R.

BUŁGARIA. W dn. 10 IV 37 weszło w życie nowe zarządzenie o kontroli importu i eksportu, które zasadniczo nie zmienia podstaw bułgarskiej reglamentacji handlu zagranicznego, wprowadza jednak pewne zmiany szczegółowe i stanowi kodyfikację dotychczasowych zarządzeń. Rozporządzenie przewiduje, że kontyngenty importowe dla poszczególnych firm będą ustalane przez Bank Narodowy w wysokości 50% importu z lat 1930/31/32, z możliwością uwzględnienia jednak ich podwyżki. Firmy nowe uzyskują kontyngenty ustalane wg ilości i wartości, przy czym zachodzące zmiany cen są uwzględniane. Przywóz musi nastąpić na imię firmy, posiadającej przyznany kontyngent i udokumentowany jest rachunkiem firmy zagranicznej.

Nie przyznawane są kontyngenty zwykłe na przywóz niektórych towarów, m. in. mydła toaletowego, mebli metalowych i z drzewa, haftów i pasmanterii, samochodów i kolowców, maszyn rolniczych i włókienniczych, towarów podlegających monopolom państwowym. Poza tym zamówienie za granicą niektórych towarów wymaga już uprzedniej zgody Banku Narodowego, jak np. owoców, koksu, farb organicznych, soli, drzewa stolarskiego i budulcowego, wyrobów porcelanowych i fajansowych, papieru, przędz, cynku, maszyn do liczenia i innych.

Na artykuły wszelkie, prócz części listy towarów, na które nie ma zwykłych kontyngentów (mianowicie maszyn) oraz prócz listy towarów wymagających już przy obstalunku pozwoleń, — mogą być przeprowadzane transakcje kompensacyjne i w ramach tych transakcyj Bank Narodowy ustala, od jakich towarów wywozowych i jaki procent dewiz ma być pozostawiony do odprowadzenia do Banku Narodowego.

Transakcje kompensacyjne wymagają zatwierdzenia. Zasadniczo eksport poprzedzać ma przywóz. Wywóz żyta i pszenicy ma odbywać się za 100% dewiz.

Decyzją Min. Skarbu z 7 maja br. zmieniono współczynnik przy przeliczaniu lew złotych na papierowe z dotychczasowego „27" na „15" przy poz. 45, obejmującej słód. Wskutek tego cło obniżone zostało o 80% na ten artykuł.

CZECHOSŁOWACJA. Ministerstwo Finansów ogłasza w Sbirce zakonu pod nr 79/37, że banknoty 1000 koronowe z datą 15 IV 1919 przestaną być ustawowym środkiem płatniczym z dniem 30 VI 1937 r.

Banknoty te będzie można od dnia 1 VII 1937 do 30 VI 1938 wymieniać we wszystkich kasach Banku Narodowego, zaś od dnia 1 VII 1938 do 30 VI 1942 tylko w kasie głównej Banku Narodowego w Pradze. Po dniu 30 VI 1942 żadna wymiana nie będzie już uskuteczniana.

FINLANDIA. Podwyższone ostatnio stawki celne na paszę różnego rodzaju obejmują nast. artykuły: poz. 70 makuchy oleiste, makuchy z mąki kukurydzianej, żołędzie mielone i nie mielone, orzechy ziemne (Erdnüsse) a) makuchy z nasion słonecznikowych oraz nasion lnianych, od 1 kg. — 0,45 Fmk. b) inne, od kg — 0,60 Fmk., poz. 71 b) pasza, inne, osobno nie wymien. od kg — 0,60 Fmk. Zniesiono jednocześnie zakaz importu.

HOLANDIA. Z dniem 1 czerwca rb. przedłużony został na rok okres kontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

Ryby morskie — okres bazowy 1935; ustawowy przydział 10% wagi netto;

Śledzie świeże — okres bazowy 1932/33/34: ustawowy przydział 40% wagi netto;

Śledzie solone — okres bazowy 1932/33/34: ustawowy przydział 40% wagi netto;

Węgorze — okres bazowy 1935; ustawowy przydział 10% wagi netto;

Zapałki zwykłe i reklamowe — okres bazowy 1 VII 34 — 1 VII 35: ustawowy przydział 30% wagi brutto;

Wstęgi, taśmy i sznurowadła — okres bazowy 1932: ustawowy przydział 40% wagi brutto:

Koszule męskie — 1934; ustawowy przydział 20% wagi brutto.

W porównaniu z poprzednim okresem warunki kontyngentowania powyższych artykułów pozostają bez zmian.

NIEMCY. Z pośród zmian celnych, ogłoszonych w dzienniku urzędowym z dnia 5 bm., interesująca jest nowa uwaga przy poz. 616 B. (dykty): dykty, całkowicie z drzewa bukowego (Buchenholz) do 31 marca 1938 — 8.60 RM. od 100 kg.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Do parlamentu wpłynął projekt ustawy, dotyczący zmian niektórych artykułów ustawy celnej z r. 1930 i mający nosić nazwę — po uchwaleniu — „Customs Administrative Act of 1937". Projekt zawiera szereg zmian w przepisach celno - administracyjnych: m. in. ustala na nowo przepisy o znakowaniu towarów w ten sposób, by ostatni odbiorca towaru zagranicznego mógł sobie dokładnie zdać sprawę co do pochodzenia towaru. Według obecnie obowiązującej ustawy sprzedawcy i producenci amerykańscy mogą wnieść sprzeciw co do importu poszczególnych towarów; w czasie przeprowadzonych dochodzeń zaprotestowane towary nie mogą być wwiezione do Stanów, co równa się zahamowaniu importu na przeciąg prawie półtoraroczny. Według nowego projektu wwóz takich towarów ma być dopuszczony także w czasie wszczętych dochodzeń. Wreszcie dzieła sztuki, dotychczas wolne od cła, mają w przyszłości podlegać ocleniu.

PERU. Według wiadomości „Board of Trade Journal“ zniesiono w Peru cło na rowery.

TUNIS. Ogłoszona w „Journal Officiel Tunisien“ dn. 18 maja br. francuska ustawa o reformie finansowej z dn. 23 XII 1936 zaczęła obowiązywać w Tunisie, przynosząc równocześnie szereg zmian w taryfie celnej. Zmiany dotyczą miedzi surowej, pół obrobionej, olejów dla fabrykacji mydeł, niektórych lakierów i farb, niektórych gatunków mydeł, linoleum, odpadków bawełny, nasion oleistych, świeżych kartofli, obrzynków i płatków kartoflanych, jaj bez skorupy, białka i żółtka.

TURCJA. Dekretem Prezydenta Republiki z 8 maja br. zostały dopuszczone do bezcłowego przywozu surowce, potrzebne przy fabrykacji cukru. Dekret ten ważny jest do końca b. roku i obejmuje: karborafinę, siarkę, nasiona buraków czerwonych, blankit. hydrosulfit. ultramarynę, sodę i kwas siarkowy.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma palestyńska interesuje się importem z Polski artykułów farmaceutycznych. P/14991/4E/TC.

Jugosłowiańska firma agenturowo-komisowa interesuje się importem z Polski wszelkich chemikalij. P/13423/44/47/TC.

Firma połudn.-afrykańska pragnie importować z Polski galanterię szklaną oraz wyroby porcelanowe. P/13448/63/TC.

Firma agenturowa w Saigonie (Indochiny) z licznymi oddziałami, interesuje się importem towarów polskich na tamt. rynek. E/13931/19/H.

Firma belgijska interesuje się importem z Polski lakierów i pokostów. E/16039/63/H.

Firma francuska poszukuje dostawców pasków skór używanych przy wyrobie obuwia (t. zw. „trepoint“). P/13962/38/Sz.

Firma bułgarska poszukuje dostawców sztucznej biżuterii. P/16119/22/54/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

WYNIKI POŁOWÓW MORSKICH W MAJU.

Połowy morskie w miesiącu maju — z 438.330 kg ryb wartości 198.673 zł wykazały znaczną zwyżkę, tak co do ilości jak i co do wartości względem maja ub. roku z 263.070 kg wartości 140.265 złotych.

Zwyżka objęła w większym stopniu połowy Północnego Morza, oraz bornholmskie i na Głębi Gdańskiej, w mniejszym stopniu połowy przybrzeżne i pionierskie na Skageraku.

Połowy przybrzeżne dały 241.380 kg ryb wartości 133.673 zł wobec 183.710 kg wartości 108.787 zł w maju ub. roku.

Połowy na Głębi Gdańskiej i koło Bornholmu — 99.120 kg wartości 17.450 zł, wobec 29.860 kg wartości 6.478 zł w ubiegłym roku. Tu widzimy więc największą zwyżkę.

Połowy Skageraku dały 3.250 kg wartości 682 zł wobec 2.300 kg wartości 1.400 zł w maju ub. roku. Oba kutry — rybaków Piechockiego — Hel 111 i G. Arendt — Hel 43 przywiozły więc tym razem więcej makreli, wartość ich jednak była mniejsza niż w ubiegłym roku.

Połowy Shetlandzkie naszej flotyli Północnego Morza dały 93.400 kg śledzi wartości 46.700 zł wobec 47.200 kg wartości 23.600 z maja ub. roku.

Poszczególnych gatunków w połowach przybrzeżnych, na Głębi Gdańskiej i pod Bornholmem razem złowiono (w nawiasach cena za kg w groszach): łososi 4.920 kg (300), troci 200 (300), mielnic 20 (280), storni 123.060 (40), zimnic 6.780 (13), gładzic 1.900 (30), skarpi 2.160 (70), śledzików 14.110 (26). węgorzy 3.480 (133). wątłuszy (dorszy) w połowach przybrzeżnych 3.800 kg (13), w połowach dalszych 86.440 (16), węgorzyc 320 (60), szczupaków 3.920 (130). okoni 2.450 (90), płotek 67.420 (30). cert 13.160 (30).

Tegoroczne połowy majowe charakteryzuje mała ilość złowionych łososi — o 70 proc. mniej niż w roku ubiegłym. za to jednak cena na nie była ok. 60 procent wyższa: przeciwnie połowy dorszy przewyższyły zeszłoroczne trzykrotnie. zwłaszcza w połowach na Głębi Gdańskiej i bornholmskich. Średnia cena spadła w połowach przybrzeżnych do 60 proc. zeszłorocznych, a w dalszych połowach nawet do 50 proc. zeszłorocznych majowych cen. Inaczej było z płastugami, które przy niemal dwukrotnie większych połowach osiągnęły jednak i ceny wyższe niż w roku ubiegłym. Tylko zimnica osiągnęła średnią cenę o 30 proc. niższą niż w maju zeszłorocznym, co

zapewnie stoi w związku z tym, że połowy go łatwopsującego się gatunku płastug były względnie duże, przewyższając zeszłoroczne prawie ośmiokrotnie. Dobre ceny osiągnęły śledziki, których połów był przeciętny. Ceny węgorzy były nieco niższe, słodkowodnych ryb wyższe, zwłaszcza okoni, niż w ubiegłym roku.

Z poszczególnych obwodów Hel złowił 26.110 kg ryb, wartości ogólnej 20.877 zł, Gdynia 22.440 kg wartości 9.135 zł, Jastarnia 93.330 kg wartości 36.905 zł, Puck 28.700 kg wartości 18.677 zł. Hel zawdzięcza wysoką wartość swej zdobyczy połowom wartościowego łososia: łowiono tu również sporo storni i śledzików. Obwód gdyński łowił głównie mniej wartościowe stornie i certy, Jastarnia łowiła w zatoce rekordowe ilości płotek, jak też łowiła sporo storni, na Wielkim Morzu Obwód Chłapowa wypełnił swe połowy, stosunkowo niezłe, samymi prawie płastugami, a w tym głównie storni. Puck łowił równomiernie wszystkie gatunki z wyjątkiem śledzików, które wgłąb zatoki nie docierają.

Na ogół, mimo, że połowy wypadły lepiej od zeszłorocznych majowych, nie były one zbyt pomyślne i tylko zwyżka cen na rybę (wyjąwszy dorsze i węgorze) była objawem dla rybaków pocieszającym. Należycie ocenić pomyślność poszczególnych połowów można tylko wtedy, gdy się weźmie pod uwagę wielkość zużytego wysiłku i kapitału. Dwa równej wielkości połowy nie są o równym znaczeniu gospodarczym, jeśli jeden przyszedł z łatwością, drugi zaś wymagał dużej i kosztownej pracy. Pod tym kątem widzenia niejedna pozycja w przybrzeżnym rybołówstwie przedstawia się jako dla rybaka deficytowa.

Pionierskie połowy makreli na Skageraku, przy całym ich znaczeniu, dają nader skromny wynik materialny. Konieczne jest przygotować grunt dla wchłonięcia na rynku krajowym tej mało znanej a tak lubianej na zachodzie ryby. Makrela świeża i wędzona winna się stać szczególnie modną w sezonie jej połowów; konieczna jest odpowiednia propaganda i racjonalna jej dostawa na rynek wewnętrzny.

Połowy Szetlandzkie naszej flotyli Północnego Morza rozwijają się bardzo pomyślnie i nawet we wstępnym miesiącu maju połowy śledziowe Północnego Morza wydatnie polepszyły ogólny wynik połowów, przy dwukrotnie większej ilości złowionej ryby względem maja roku ubiegłego.

KRONIKA

STAN POŁOWÓW SZKOCKICH.

Połowy śledzi na wybrzeżu Nothumberland, wschodnim i zachodnim wybrzeżu Szkocji, dokoła Orkadow i Shetland za czas od 1 stycznia do 19 czerwca wynosiły 206.254 crans wobec 288.989 cr. w roku poprzednim, w tym tak zimowe połowy 76.597 cr. (117.580), jak i letnie 129.657 cr. (171.459) wykazują zmniejszenie w porównaniu z rokiem poprzednim. Z tych połowów zasolono 45.310 beczek (117.158), w tym 45.087 z połowów letnich (117.075), a wywieziono 26.106 beczek, w tym 21.991 z połowów letnich (64.160 i 58.880).

PŁYWAJĄCY SZPITAL DLA RYBAKÓW.

Od wielu już lat holenderski statek-szpital „De Hoop“ (Nadzieja) rozwija dobroczynną działalność dla rybaków zajętych połowami na Morzu Północnym. Na statku znajduje się zawsze duchowny, lekarz i pielęgniarze. W ostatnim roku w szpitalu było 477 chorych, w tym 332 osób w czasie podróży na otwartym morzu. W liczbie chorych było 28 Polaków, 2 Anglików i 2 Niemców. Resztę stanowili Holendrzy.

PREMIE DLA EKSPORTU RYB W FINLANDII.

Na r. 1937 przewidziano 0,6 mil. marek fińskich na premie dla eksportu ryb w Finlandii. Z tych kredytów przypada na eksport solonych śledzików 440 tys. mk. f., na popieranie wywozu konserw rybnych 60 tys. mk. f., a 100 tys. mk. f. na subwencje dla rybaków w Petsamo.

PROPAGANDA SPOŻYCIA RYB W FINLANDII.

Związek „Suomen Kalastusyhdistas“, jako centralna organizacja rybacka w Finlandii, stara się o polepszenie wyrobów rybnych i ich większy zbyt. Główny nacisk kładzie się na praktyczną propagandę zwiększenia spożycia ryb w gospodarstwach domowych. W tym celu szerzy się ulotki i przepisy przyrządzania potraw rybnych oraz urządza wystawy i kursy. W roku ubiegłym urządzono wystawy rybackie w 30 miejscowościach Finlandii. Wobec dobrych wyników tego rodzaju propagandy będzie się ją uprawiało w tenże sposób i nadal. Propaganda dotyczy głównie zwiększenia spożycia ryb, gdyż ich zbyt jest bardzo nieznaczny.

KONGRES CHŁODNICZY W BREMIE I WESERMÜNDE W DNIU 23 — 26.

Na kongresie tym były poruszane liczne problemy dotyczące również rybołówstwa, jak to wynika z tytułów wygłoszonych odczytów, np.:

Dr. Lundbeck, Wesermünde: „Der Fischbestand als Produktionsgrundlage".

Prof. Dr. Scheunert, Leipzig: „Vitamingehalt in Seefischen".

Dr. Schormüller, Reichsgesundheitsamt Berlin: „Fischeiweisse in der Ernährung".

Dir. Lübcke, Cuxhaven: „Qualitätserhaltung bei eingeführten frischen Heringen".

Dir. Dr. Rembor, Haus für Berufsgestaltung. Neuwied: „Qualitätserhaltung bei Fischen durch fachliche Ausbildung des Kleinhandels".

Dr Oeser, Hamburg: „Einwirkung von Bakterien bei sterilisierten Fischzubereitungen"

Dr. Lücke, Wesermünde: „Neue Behältnisse für Fischzubereitungen".

Dr. Ing. E. Loeser, VDI, Wesermünde: „Neuere Forschungsergebnisse über die Kältekonserwierung von Fischen aus der Aussenstelle des Kältetechnischen Instituts beim Institut für Seefischerei in Wesermünde".

Professor Dr. W. Schwartz, Karlsruhe: „Bakteriologische Untersuchungen über die Haltbarkeit von See- und Süsswaserfischen".

Poza tym na temat chłodnictwa w ogóle wygłoszono odczyty następujące:

Dr. Ing. A. Perlick. Karlsruhe: „Bestimmung des Kältebedarfs von verschiedenen Lebensmitteln".

Obering. Schneider, Nordd. Lloyd: „Kältetransporte auf Schiffen".

Inspektor H. Schlotfeld, Bremen: „Erfahrungen m. Trockeneiskühlung bei Schiffstransporten".

PRZETARGI

PRZETARGI NIEOGRANICZONE DYREKCJI PKP. POZNAŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) lakieru czarnego rdzochronnego oraz rozpuszczalnika do tego lakieru;
2) mioteł brzozowych;
3) materiałów elektro - instalacyjnych i izolacyjnych do prądu silnego.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach: 1) 2 lipca 1937 r., 2) 2 lipca 1937 r., 3) 6 lipca 1937 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim nr 121 z dnia 31 V 1937 r.

WYTYCZNE DLA PRZYZNAWANIA PROMES RAMOWYCH W TRANSAKCJACH WIĄZANYCH.

W rozszerzeniu zasad regulujących wymianę handlową z krajami pozaeuropejskimi w ramach transakcyj wiązanych zostały ustalone następujące wytyczne dla przyznawania promes ramowych, oraz warunki, jakim mają odpowiadać firmy ubiegające się o takie promesy. Zasady, którymi Związek Izb Przemysłowo-Handlowych będzie się kierował przy rozpatrywaniu wniosków i wydawaniu promes są następujące:

1) Promesy ramowe mogą być wydawane firmom o kapitale zakładowym co najmniej 500 tysięcy złotych.

2) Firma ubiegająca się o promesę ramową musi uprzednio uzyskać pozytywną opinię odnośnie fachowości i należytego przygotowania — od Państw. Inst. Eksportowego w porozumieniu ze Związkiem Izb PH.

3) Minimalna wartość wywozu w promesie ramowej wynosi 500 tys. złotych, z tym, że Komitet Ścisły dla Spraw Transakcyj Wiązanych zostaje upoważniony do rozpatrywania wniosków, w których wartość wywozu nie przekracza 3 milionów złotych.

4) Promesy typu ramowego mogą być wydawane na okres do 9 miesięcy z tym, że czasokres ten liczy się dla wykonania wywozu.

5) Do wywozu w transakcjach kompensacyjnych wiązanych, opartych na promesach ramowych dopuszczone są wszelkie artykuły prócz objętych listami negatywnymi, ustalającymi jakie artykuły nie mogą być wywożone na poszczególne rynki zamorskie pozaeuropejskie.

6) *Stronę importową promesy ramowej może stanowić jeden artykuł, dla którego będzie ustalony parytet w stosunku do całości wywozu objętego transakcją.*

7) W czasie wykonywania transakcji firma eksportowa obowiązana jest składać Związkowi Izb kwartalne sprawozdania informacyjne o stanie dokonanego wywozu i wykorzystania przywozu.

Listy artykułów nie dopuszczonych do wywozu w ramach transakcyj wiązanych są do przejrzenia w terytorialnych Izbach Przemysłowo-Handlowych, *na co zwracamy uwagę. szczególnie importerom towarów kolonialnych i owoców południowych, aby nie zaangażowali się w transakcjach, które nie będą mogły być wykonane.*

KRONIKA

NOWE ZRZESZENIE IMPORTERÓW I EKSPORTERÓW W GDYNI.

W dniu 20 czerwca br. odbył się w Gdyni zjazd chrześcijańskich importerów i hurtowników kolonialnych. Na zjeździe tym powołana została do życia przy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, specjalna organizacja, która zajmowałaby się interesami handlu zagranicznego. Organizacja ta nosi nazwę „Zrzeszenie Importerów i Eksporterów przy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu w Gdyni". Prezesem zrzeszenia wybrany został p. Dr Władysław Smoleń z Gdyni, współwłaściciel firmy „Weska" w Gdyni, członek Zarządu Centrali Związku Tow. Kup. na Pomorzu, oraz Wiceprezes Izby PH.

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZEWOZOWYCH.

Na posiedzeniu Centralnej Komisji Przywozowej w dniu 24 bm. dokonany został podział kontyngentów przywozowych na niektóre towary kolonialne na najbliższy okres jak kawa, herbata, korzenie itp.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (25 VI 37 R.)

W hurtowym handlu towarów kolonialnych nie nastąpiły na rynku gdyńskim w okresie sprawozdawczym prawie żadne zmiany. Dowozy towarów są większe od zapotrzebowania i możliwości konsumcyjnych rynku. Dzieje się to dlatego, że poszczególni importerzy będąc zaangażowani w transakcjach wiązanych zmuszeni są wywiązać się z przyjętych zobowiązań i sprowadzać towary nawet gdy nie ma na nie zapotrzebowania. Brak jest jedynie na rynku śliwek suszonych, ale tego artykułu nie można sprowadzać, gdyż nie ma go także na rynkach zagranicznych.

Kawa surowa.

Na rynkach zagranicznych tendencja stała. W Nowym Jorku notowano w dniu 21 bm. następujące ceny za 1 lb. w centach dolarowych: Kawa Santos: loco 11,75, na lipiec 10,86. na wrzesień 10,52 nom., na grudzień 10,14. — Kawa Rio: loco 9,25. Kontrakty A. Na lipiec 7,08, na wrzesień 7,07, na grudzień 6,95.

Na rynku krajowym tendencja na ogół bez zmian. Ceny kształtują się w ramach cen podanych w poprzednim sprawozdaniu.

Herbata.

Na rynkach zagranicznych tendencja mocna. Ceny zwyżkowały o pół pensa na 1 lb. Na rynku krajowym zbyt słaby. Zapasy herbaty duże. Ceny utrzymane w granicach cen podanych w poprzednim sprawozdaniu.

Korzenie.

Sytuacja w handlu korzeni bez zmian. — Ceny utrzymane na poprzednim poziomie.

Na rynkach zagranicznych tendencja jakkolwiek słaba, to jednak w porównaniu z tendencją na rynku polskim jest dużo lepsza. — Ceny utrzymane.

Owoce suszone.

Odczuwa się brak śliwek suszonych tak amerykańskich jak i bośniackich. Ceny zwyżkują. Niektóre firmy, które jeszcze przed miesiącem posiadały duże zapasy śliwek bośniackich starały się wyprzedać je w pierwszych dniach zwiększonego zapotrzebowania tak, że obecnie same szukają tego artykułu.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 13—30 czerwca br. urządziły firmy aukcyjne 5 przetargów. W tym okresie wystawiono ogółem do sprzedaży 2.341 skrz. pomarańcz hiszpańskich, 450 skrzyń cytryn włoskich, 550 skrzynek pomidorów holenderskich i 300 klatek winogron holenderskich świeżych. Zainteresowanie duże jedynie na pomidory i winogrona. Na inne artykuły brak było reflektantów.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco:

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

Dnia 17 czerwca wystawiły do sprzedaży 700 skrzyń pomarańcz marki „Bernas", które wycofano z powodu braku nabywców. Towar sprzedano następnie za zgodą Komisarza Rządowego z wolnej ręki.

Dnia 21 VI wystawiono 1.581 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, które tak samo jak poprzednie musiały być wycofane z braku nabywców. Partia ta została po raz drugi wystawiona do przetargu w dniu 24 VI br., lecz i w tym dniu nie było na ten artykuł żadnych reflektantów.

Dnia 23 czerwca br. urządzony został przetarg na 300 skrzyń pomidorów holenderskich (waga netto skrzynki ok. 5 kg). Towar własny bez limitu. Sprzedano wszystko po cenie zł 11,25—12,00 za skrz. Tendencja ożywiona.

Dnia 30 czerwca wystawiono do przetargu 200 skrzyń pomidorów holenderskich i 300 klatek winogron holenderskich (waga winogron ok. 4 kg netto klatka). Sprzedano: pomidory po cenie zł 10,75—11,25 za skrzynkę, a winogrona po cenie zł 13,50 do 14,75 za klatkę.

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

zapowiedziały przetarg na 30 czerwca br., na którym miało być wystawione do sprzedaży 450 skrzyń cytryn włoskich. Przetarg nie doszedł do skutku z powodu braku interesantów.

—o—

Zainteresowanie na banany duże. Dowozy niedostateczne. Ceny wahają się od 28,00 do 29,00 zł za karton bananów pierwszego gatunku. Drugi gatunek sprzedawany jest po zł 20,— za 10 kg karton.

NOWA PALARNIA I PAKOWNIA KAWY I PAKOWNIA HERBATY.

W zeszłym miesiącu założona została w Gdyni nowa palarnia i pakownia kawy. — Właścicielem tej nowej placówki jest tutejszy kupiec p. Paweł Webs. Przy palarni tej p. Webs uruchomił również pakownię herbaty. Placówka ta mieści się przy ul. Skwer Kościuszki.

DRZEWOSTAN I ZBIORY OWOCÓW NA TERENIE W. M. GDAŃSKA.

Ukazał się specjalny dodatek (zeszyt) do „Gdańskich Wiadomości Statystycznych" (Danziger Statistischen Mitteilungen) za rok 1936 w sprawie wyniku obliczeń drzewostanu owocowego i produkcji owoców w 1934 r. Zeszyt ten zawiera ciekawe informacje o ilości drzew owocowych na terenie W. M. Gdańska i zbioru tam owoców z porównaniem dat statystycznych ze stanem w 1925 r. Mianowicie według stanu z dnia 1 grudnia 1934 r. było na terenie W. M. Gdańska ogółem 343.954 drzew owocowych, a w roku 1925 tylko 254.645 drzew. Szczegółowe dane według rodzajów drzew przedstawiają się następująco:

rodzaj drzew	ilość drzew		wzrost stanu	
	1925	1934	sztuk	%
jabłonie	108.626	146.040	37.414	+34.4%
grusze	40.824	49.366	8.542	20,9%
wiśnie i czereśnie	43.767	66.746	22.979	52.5%
śliwy itp.	58.567	77.361	18.994	32,5%
morele	288	630	342	118.8%
brzoskwinie	689	1.758	1.069	155.2%
orzechy włoskie	1.884	2.053	169	9,0%

Zbiory poszczególnych gatunków owoców wynosiły w 1934 r.

gatunek owoców	ilość w quintalach	wysokość udział. w ogólnym zbiorze
jabłka	31.014	64,1%
gruszki	7.035	14,5%
śliwki	3.306	6,8%
wiśnie	2.867	5,9%
morele	20	0,0%
brzoskwinie	47	0,1%

orzechy	125	0,3%
jagody, truskawki itp.	3.987	8,3%
razem	48.399	100,0%

Poza produkcją własną Gdańsk importował jeszcze w roku owocowym 1934/35 dodatkowo owoców z Polski względnie z zagranicy ogółem 57.361 q wartości 2.325.892,— guldenów. W ilości tej nie został uwzględniony import cytryn.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 15 lipca 1937 r. | NR 13

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Przemiany w strukturze polskiego przywozu

W strukturze naszego handlu przywozowego zaszły w ciągu kilku lat ostatnich bardzo poważne zmiany. Jedną z najcharakterystyczniejszych cech, obrazujących strukturę tego handlu jest wartość tony towarów w przywozie, obliczona przez podzielenie ogólnej wartości przywozu przez ogólną wagę. Wartość ta wynosiła n. p. w 1929 — zł 611,5, w 1935 — zł 334,5, a w roku 1936 już tylko zł 327,2. Spadek tej wartości wywołany jest w pewnej mierze spadkiem cen światowych na poszczególne artykuły, w większej jednak — przestawieniem naszego przywozu z artykułów gotowych na surowce przemysłowe (bawełna, wełna, skóry surowe, żelastwo, skóry futrzane, tłuszcze i oleje, szmaty, miedź i inne) z równoczesnym ograniczaniem przywozu wyrobów gotowych u nas produkowanych. Oprócz zmiany naszego przywozu pod względem rodzaju towaru zmieniła Polska także rynki zakupu oraz kierunkowości przywozu. Podczas, gdy dawniej przywoziliśmy towary przeważnie z krajów europejskich nawet pochodzenia zamorskiego, obecnie staramy się je sprowadzać o ile możności bezpośrednio z krajów produkcji. I tak: Europa partycypowała w ogólnym przywozie towarów do Polski w 1932 — 72,71% a w 1936 już tylko 65,3%;

Azja w 1932 — 4.93%, 1934 — 6,78%, a 1936 — 7,3%;

Afryka w 1932 — 2,71%, 1934 — 4,21%, a w 1936 — 4,8%;

Ameryka Północna w 1932 — 12,12%, 1934 — 15,19%, a w 1936 — 12,4% (spadek wskutek częściowego przestawienia importu bawełny);

Ameryka Południowa w 1932 — 4.08%, 1936 — 5,69%;

Ameryka Środkowa w 1935 — 0.68%, 1936 — 0,43%;

Oceania w 1932 — 1,96%, 1934 — 3,63%, 1936 — 4,77%.

Jak widać z liczb powyższych ogólny przywóz w roku ubiegłym wzrósł n. p. w stosunku do 1932 r. o około 16,5%. W ramach ogólnej polityki przywozowej zachodzą również duże zmiany w dziale przywozu towarów kolonialnych tak pod względem krajów pochodzenia poszczególnych artykułów jak i drogi ich przewozu. W ostatnim wypadku czynniki miarodajne kładą głównie nacisk na przywóz odnośnych towarów bezpośrednio z krajów pochodzenia i głównie drogą morską, podczas gdy do 1932 r. towary te, jako pochodzenia zamorskiego, przychodziły do Polski z Hamburga lub Rotterdamu drogą kolejową. Do przerzucenia przywozu towarów kolonialnych i niektórych innych na porty polskiego obszaru celnego przyczyniło się głównie zarządzenie Rządu z grudnia 1931 r., ustanawiające specjalne cła preferencyjne morskie, uzupełnione w następnych latach.

Duży wpływ na strukturę przywozu mają: reglamentacja towarowa oraz ograniczenia dewizowe. Reglamentacja przywozu datuje się w Polsce od lutego 1919 r. z krótką przerwą w czasie od 1 X 1924 do drugiej połowy czerwca 1925, która począwszy od 13 maja 1936 obejmuje wszystkie towary w przywozie.

Zarządzenia te w znacznym stopniu wywołane zostały niemal powszechnie przyjętym

systemem reglamentacji obrotów w handlu międzynarodowym.

W związku z wytworzoną na tym tle sytuacją, dla naszego wywozu, Rząd Polski w trosce o utrzymanie dodatniego salda naszego bilansu handlowego zmuszony był począwszy od r. 1932 rozszerzać listy zakazów przywozu, które n. p. w 1933 r. obejmowały razem prawie 30% ogólnego naszego importu, a począwszy od 13 V rb. 100% oraz uciec się do metod wprowadzenia systemu przywozu, opartego na przyznaniu specjalnych kontyngentów przywozowych dla poszczególnych państw wzamian za nasz wywóz oraz w ostatnich czasach do rozbudowania handlu kompensacyjno-clearingowego oraz wiązanego. System naszej reglamentacji przywozowej, który np. w 1925 r. był zupełnie jednolitym, autonomicznym i elastycznym, stał się obecnie systemem zbyt sztywnym i dla importera bardzo zawikłanym.

Tak w zakresie handlu kompensacyjnego istnieje u nas kilka systemów kompensacyjnych względnie kompensacyjno - clearingowych; mianowicie system:

1) kompensacyjny, oparty na wiązaniu transakcji z krajami pozaeuropejskimi, z którymi Polska posiada ujemny bilans handlowy, przy czym kraje te podzielone zostały na 3 grupy. Kompensata ta obejmuje po stronie przywozu następujące towary kolonialno-spożywcze: herbata, kawa, pieprz, ziele angielskie, cynamon, jądra pestek morelowych, śliwki suszone, banany, pomarańcze i grapefruity, rodzynki, agar-agar, imbir, kompoty, kawior, miąższ oraz kompoty ananasowe w puszkach, płatki owsiane, gruszki suszone i ziarno kakaowe, przy czym przywóz winien być w zasadzie w ramach transakcji wiązanej kompensowany wywozem do kraju pochodzenia tych towarów. Odstępstwa od kierunkowości wywozu dopuszczone są jedynie pomiędzy krajami w poszczególnych grupach;
2) kompensacyjno - clearingowy z Bułgarią, Jugosławią i Węgrami;
3) kompensacyjna wymiana towarowa bez clearingu z Grecją;
4) kompensacyjno - clearingowy w ramach specjalnie ustalonych plafonów z Italią, Niemcami, Szwajcarią, Rumunią i Turcją;
5) cicha kompensata ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej;
6) kompensata clearingowa nieoficjalna z Hiszpanią i clearing na podstawie umowy prywatnej z grupą żydowską w Palestynie;
7) specjalna kompensata towarowa z Z. S. R. R.;
8) odrębne transakcje kompensacyjne na zasadzie nadkontyngentów i t. p.

Stałe z góry określone umowami handlowymi kontyngenty przywozowe posiadamy z następującymi krajami: z Anglią wraz z krajami mandatowymi oraz koloniami, objętym traktatem handlowym polsko-angielskim, Holandią i Indiami Holenderskimi, Belgią, Francją (wartościowo), Norwegią, Szwecją, Portugalią i Kanadą. Poza tym mamy także kontyngenty okresowe z Danią.

Z dniem 27 IV 1936 r. wprowadzoną została reglamentacja dewizowa, która w zasadzie swej ma mieć na celu ochronę złotego i walkę ze spekulacją walutową i tezauryzacją z jednej strony oraz odciążenie naszego bilansu płatniczego i uzyskanie szerszej podstawy dla uruchomienia gospodarstwa narodowego z drugiej strony. Reglamentacja ta wywołała jednak pewne perturbacje w obrotach naszego handlu zagranicznego w ogóle, a w przywozie artykułów kolonialno - spożywczych w szczególności, przywóz tych artykułów był wprawdzie już przed wydaniem przepisów dewizowych utrudniony, jednak dodatkowe wymogi odnośnie uzyskania dewiz na pokrycie należności za przywożone towary wniosły do handlu przywozowego dalsze trudności i bardzo znacznie skomplikowały pracę firm importowych.

Wszystkie wyżej wymienione zarządzenia oraz wydane na ich podstawie instrukcje manipulacyjno-wykonawcze sprowadziły swobodę importera co do wyszukiwania sobie dostawców oraz wykorzystywania koniunktury niemal do zera.

W związku z powyższymi utrudnieniami przywóz towarów kolonialnych i owoców suszonych kształtował się w ostatnich 2 latach następująco:

Nazwa	1935		1936	
	ton	wart. tys. zł	ton	wart. tys. zł
1. rodzynki, koryntki figi i śliwki suszone	10.659	6 900	10.480,3	6 063
2. migdały, orzechy laskowe i włoskie	18 226	3.242	14.613,0	2.908
3. kawa, herbata i korzenie	9 164,3	16 231	9.277,5	15.044

Przywóz owoców suszonych zmniejszył się w 1936 r. w stosunku do 1935 r. pod względem tonażu o około 1,7%, a pod względem wartości o około 12,1%. Przywóz migdałów i orzechów spadł w stosunku do 1935 r. ilościowo o około 20%, a wartościowo o ok. 10,3%. Import herbaty zmniejszył się o około 6% a korzeni o około 10%, natomiast wzrósł import kawy o około 9,5% (z 5.687,6 na 6.258 ton). Wzrost przywozu kawy uwidacznia się tylko w odniesieniu do kawy najtańszego gatunku, t. j. brazylijskiej na niekorzyść kawy jakościowo lepszej, czyli niebieskiej. Np. w roku 1934 przywóz kaw niebieskich wynosił w stosunku do ogólnego przywozu kawy około 32%, a w roku ubiegłym już tylko około 26,5%. Przywóz śledzi solonych wynosił w 1935 r. — 40.379 ton, a w roku 1936 — 45.414 ton, w tym przez

Gdynię w r. 1935 — 16.668 ton, a w roku 1936 — 27.890 ton.

Zrozumiałą jest rzeczą, że w tych warunkach na tle ostatnio odczuwanego ożywienia w handlu międzynarodowym coraz częściej dają się słyszeć głosy ze strony sfer zainteresowanych o konieczności nawrotu do liberalizmu handlowego; wydaje się jednak, że droga do przywrócenia normalniejszych warunków wymiany międzynarodowej jest jeszcze daleka, zbyt bowiem wielkie rozmiary przybrał system reglamentacji i zbyt skomplikowane są przyczyny tej reglamentacji, przyjęte przez poszczególne kraje.



UROCZYSTOŚCI ŚWIĘTA MORZA W GDYNI.

Podczas uroczystości „Święta Morza", które odbyły się w dniu 11 lipca w Gdyni w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i wicepremiera inż. E. Kwiatkowskiego, Izbę naszą reprezentował Prezes Izby p. Stanisław Tor.

UDZIAŁ SFER GOSPODARCZYCH GDYNI W KONGRESIE MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ.

Przedstawiciele sfer gospodarczych Gdyni przyjęli liczny udział w tegorocznym Kongresie Międzynarodowej Izby Handlowej, który odbył się w Berlinie w dniach 28 czerwca — 3 lipca br. Delegacja z całej Polski składała się z 49 osób pod przewodnictwem wiceprezesa Izby Przemysłowo - Handlowej w Warszawie, a zarazem prezesa Komitetu Narodowego Polskiego Międzynarodowej Izby Handlowej p. Bogusława Hersego. Sfery gospodarcze Gdyni reprezentowane były przez Prezesa Rady Interesantów Portu Gdyńskiego, honorowego Prezesa naszej Izby inż. Napoleona Korzona, wiceprezesów Rady, wiceprezesa naszej Izby p. Feliksa Kollata i radcę Izby p. Lucjana Byczkowskiego, radcę naszej Izby, przewodniczącego Komisji Morskiej p. Juliana Rummla, prezesa Polskiego Związku Maklerów Okrętowych oraz przez dyrektora Rady Interesantów p. dra B. Kasprowicza i wicedyrektora naszej Izby p. Tadeusza Marchlewskiego.

Wyżej wymienione osoby brały żywy udział w obradach Kongresu, odbywających się na plenum oraz w 4 sekcjach-grupach.

Plenarne posiedzenia były poświęcone następującym 4 generalnym zagadnieniom:

1. Brakowi i nadmiarowi surowców;
2. Gospodarce planowej;
3. Zagadnieniu międzynarodowego uregulowania stosunków walutowych;
4. Nacjonalizmowi gospodarczemu.

Zagadnienia specjalne były omawiane w sekcjach (grupach) następujących:

1. *W grupie „Finanse, przemysł, handel".*

Sprawy: karteli międzynarodowych; stanowiska prawnego przedsiębiorstw zagranicznych; podwójnego opodatkowania; polityki finansowej (kredyty); polityki walutowej (ceny, kontrola dewizowa, problem złota itd); niewidzialnych hamulców handlu międzynarodowego (kontyngenty, praktyka celna itp.); polityki handlowej (cła preferencyjne, wstrzymanie transferu itp.)

2. *W grupie „Organizacja zbytu".*

Sprawy: dostosowania organizacji zbytu do obecnych warunków gospodarczych; sprawy akwizycji i reklamy.

3. *W grupie „Komunikacja".*

Sprawy: transportu lądowego, żeglugi śródlądowej, a szczególnie utrudnień żeglugowych na Dunaju, transportu powietrznego poczty powietrznej, transportu kolejowego, współpracy kolei i żeglugi powietrznej oraz konosamentów morskich, telefonu i telegrafu w ruchu międzynarodowym.

4. *W grupie „Zagadnienia prawnicze".*

Sprawy: międzynarodowych handlowych sądów rozjemczych; konkursowe; schematów umów handlowych; przemysłowej ochrony prawnej oraz legalizacji dokumentów dla przedkładania ich sądom.

Przewodnictwo delegatów polskich, biorących udział w obradach grupy III „Komunikacja" powierzone zostało p. radcy J. Rummlowi. Jedno z posiedzeń tej grupy było poświęcone omówieniu stanu ratyfikacji konwencyj brukselskich w szczególności zaś w odniesieniu do t. zw. „reguł haskich", czyli konwencji o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących konosamentów, podpisanej w Brukseli w dniu 25 sierpnia 1924 roku.

Zaznaczyć należy, że Polska ratyfikowała tak wyżej wymienioną konwencję o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących konosamentów, jak również konwencję o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących odpowiedzialności właścicieli statków morskich oraz konwencję o ujednostajnieniu niektórych zasad, odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich. Ratyfikacja nastąpiła przez oświadczenie Rządu polskiego w dniu 22 kwietnia br. Nie ratyfikowały dotąd pierwszej z wyżej wymienionych konwencyj dwa mocarstwa morskie Niemcy i Japonia, przy czym delegaci tych państw wyjaśnili na wspomnianym posiedzeniu przyczyny nieratyfikowania.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIES. CZERWCU BR. ORAZ W I. PÓŁROCZU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w mies. *czerwcu* br. osiągnęły rekord *813.009,6 ton.* Poprzednie najpoważniejsze wyniki w obrotach zamorskich portu miały miejsce w miesiącu kwietniu br. (795.078,5 t.)

Od szeregu lat obroty portu w miesiącach lutym i czerwcu bywają najniższe w roku. Po raz pierwszy w roku bieżącym miesiąc czerwiec br. nie tylko nie wykazał spadku, ale nawet dał rekordowy wzrost obrotów.

Miesiąc sprawozdawczy (813.009.6 ton) wykazuje 13,5%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. mies. majem r. b. (716.161,3 t.), poważny 46,6%-owy wzrost w stosunku do obrotów miesiąca czerwca 1936 r. (554.717 t.) oraz 2,2%-owy wzrost w porównaniu z poprzednimi rekordowymi obrotami w mies. kwietniu 1937 r. (795.161,3 t.)

Dotychczasowe wyniki obrotów zamorskich portu (przywóz i wywóz łącznie) w I. półroczu rb. (4.342.876,3 ton) wykazują poważny 20,3%-owy wzrost w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (3.609.084,7 ton).

Na uzyskanie tych ogólnych obrotów zamorskich w *I. półroczu r. b.* (4.342.876,3 t.) złożył się przywóz zamorski — 880.970,9 t. oraz wywóz zamorski — 3.461.905,4 t.

Tempo wzrostu przywozu zamorskiego bardzo poważnie przewyższa wzrost wywozu zamorskiego. Tak na przykład przywóz zamorski w I. półroczu rb. (880.970,9 t.) wykazuje poważny 60,3%-owy wzrost w porównaniu z przywozem zamorskim w tym samym okresie czasu roku ubiegłego (549.352,9 t.) — Wywóz zamorski natomiast w I. półroczu rb. (3.461.905,4 ton) wykazuje wzrost znacznie mniejszy, wynoszący zaledwie 13.1% w stosunku do tego samego okresu czasu roku ub. (3.059.731,8 t.)

Tempo wzrostu importu i eksportu portu w poszczególnych okresach I. półrocza rb. w porównaniu z tymi samymi okresami roku ubiegłego ilustruje poniższe zestawienie:

Tempo wzrostu obrotów w I. półroczu rb.

okres czasu rb.	% wzrostu w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego	
	Import	*Eksport*
I	+ 24,6	—16,1
I—II	+ 40.1	— 6,04
I—III	+ 46.9	+ 2,2
I—IV	+ 52,2	+ 8,05
I—V	+ 52,6	+ 8,98
I—VI	+ 60,3	+13,1

O ile import zamorski wykazywał w roku bieżącym stałą tendencję wzrostu, to eksport zamorski w początkach bieżącego roku (styczeń, luty) wykazywał nawet spadek. Dopiero marzec wnosi poważną zmianę w rezultacie czego wywóz zamorski w okresie: styczeń — marzec wykazał wzrost (2,2%). Po rekordowych obrotach w m. kwietniu wywóz zamorski wykazał już poważny wzrost, aby uzyskać w całym półroczu rb. wzrost przeszło 13%-owy.

Import zamorski w miesiącu sprawozdawczym wykazuje nowe rekordowe rezultaty. Wyniósł on *177.939,8 t.* W porównaniu z importem ub. m. maja rb. (157.855,1 t.) import zwiększył się o 12,7%, w stosunku natomiast do mies. czerwca 1936 r. (88.766,1 t.) wykazuje bardzo poważny 100,4%-owy wzrost oraz w porównaniu z poprzednim rekordowym importem w mies. grudniu 1936 r. (165.130 t.) wzrost o 7,7%.

Poważny ten wzrost przywozu w m. czerwcu rb. w porównaniu z ub. miesiącem majem rb. spowodowały przede wszystkim pozycje następujące: nasiona oleiste — 5.279 t. (2.857 t.), ryż surowy — 7.684 t. (6.358 t.), żywica — 680 t. (519 t.), śledzie solone — 395 t. (58 t.). rudy różne i wypałki pirytowe — 22.309 t. (14.321 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 321 t. (247 t.), tytoń — 246 t. (68 t.), przetwory chemiczne — 244 t. (202 t.), farby — 116 t. (67 t.), fosforyty — 12.029 t. (9.677 t.), żużle Thomasa — 2.800 t. (brak), skóry — 2.014 t. (1.754 t.), odpadki bawełny — 225 t. (122 t.), papa, tektura — 64 t. (22 t.), celuloza — 1.166 t. (827 t.), żelazo surowe — 621 t. (474 t.), metale różne — 427 t. (209 t.), złom żelazny — 85.606 t. (75.039 t.), wyroby żelazne i metalowe — 312 t. (207 t.), maszyny, aparaty i części — 447 t. (344 t.), oraz samochody, motocykle i części — 487 t. (474 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny ok. 80%-owy wzrost importu nasion oleistych. ryżu surowego, żużli Thomasa, fosforytów. oraz ok. 14%-owy złomu żelaznego.

Do pozycyj importu, które w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies.

majem rb. wykazały spadek należą: owoce świeże — 2.173 t. (2.227 t.), kawa — 312 t. (393 t.), kakao — 195 t. (668 t.), rośliny i materiały roślinne — 23 t. (83 t.), piryty — brak (3.099 t.), oleje — 112 t. (122 t.), smoła i smary — 47 t. (52 t.), asfalt — 211 t. (360 t.). tłuszcze zwierzęce surowe — 697 t. (1.142 t.), siarka — 72 t. (220 t.), wełna — 1.327 t. (2.546 t.), odpadki wełniane — 78 t. (81 t.), bawełna — 5.578 t. (7.981 t.), przędza bawełniana — 161 t. (201 t.), len, konopie, sizal i in. wł. rośl. — 30 t. (71 t.), juta — 831 t. (1.128 t.), kauczuk — 515 t. (856 t.), wyroby gumowe — 309 t. (351 t.), papier i makulatura — 2.066 t. (2.149 t.), miedź — 1.525 t. (1.703 t.), cyna — 89 t. (247 t.), oraz części wagonów i lokomotyw.

Poza normalnymi wahaniami miesięcznymi wielu spośród wyżej wymienionych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek importu bawełny surowej.

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w mies. czerwcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Czerwiec 1936	Czerwiec 1937
Nasiona różne	60	19
nasiona oleiste	2.464	5.279
ryż surowy	506	7.684
owoce świeże	2.682	2.173
owoce suszone	146	103
konserwy owocowe	2	4
orzechy i migdały	3	72
kawa	764	312
herbata	80	91
kakao	938	195
korzenie	107	124
rośliny i materiały roślinne	44	23
żywica	485	680
śledzie świeże	—	20
śledzie solone	522	395
rudy różne i wypałki pirytowe	11.446	22.309
piryty	—	—
oleje	178	112
smoła i smary	363	47
asfalt	942	214
tłuszcze i oleje roślinne	338	321
tłuszcze zwierzęce surowe	1.108	697
tran	223	240
napoje alkoholowe i inne	89	161
tytoń	329	246
siarka	445	72
przetwory chemiczne	122	244
farby	21	116
garbniki	2.382	1.618
fosforyty	7.406	12.029
żużle Thomasa	—	2.800
sól potasowa	11	—
skóry	1.943	2.014
wełna	1.019	1.327
odpadki wełniane	55	78
przędza wełniana	55	25
bawełna	6.398	5.578
odpadki bawełny	131	225
przędza bawełniana	158	161
len, konopie, sisal i in. wł.	29	30
juta	1.151	831
szmaty	1.024	1.387
kauczuk	463	515
wyroby gumowe	95	309
papier i makulatura	1.262	2.066
papa, tektura	2	64
celuloza	483	1.166
żelazo surowe	178	621
metale różne	80	427
złom żelazny	33.968	85.606
miedź	479	1.525
cyna	112	89
cynk	170	2
wyroby żelazne i metal.	2.220	312
maszyny, aparaty i części	677	447
części wagonów i lokom.	433	229
samochody, motocykle i części	185	487
różne	1.890	14.022
Razem	88.766	177.940

Przeszło 100%-owy wzrost importu w mies. sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego spowodowały przede wszystkim pozycje: nasion oleistych (przeszło 100%), ryżu surowego (przeszło 15-krotny), rud różnych i wypałków pirytowych (ok. 100%-owy), fosforytów (ok. 50%-owy), żużli Thomasa (brak w 1936 r.), skór (ok. 10%), szmat (przeszło 20%), kauczuku (przeszło 10%), papieru (ok. 70%), celulozy (przeszło 100%), *złomu żelaznego* (ok. 150%), oraz miedzi (przeszło 3-krotny wzrost).

W pierwszym półroczu rb. (I—VI) w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego wykazały wzrost przede wszystkim pozycje importu: nasion oleistych — 29.961 t. (25.231 t.), ryżu surowego — 38.141 t. (32.194 t.), owoców świeżych — 33.294 t. (25.686 t.), konserw owocowych — 60 t. (32 t.), orzechów i migdałów — 481 t. (267 t.), herbaty — 803 t. (596 t.), kakao — 3.328 t. (3.161 t.), korzeni — 630 t. (597 t.), roślin i materiałów roślinnych — 282 t. (220 t.), śledzi solonych — 7.836 t. (5.459 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 83.914 t. (35.456 t.), tłuszczy zwierzęcych surowych — 6.728 t. (6.282 t.), tranu — 2.129 t. (1.094 t.), siarki — 2.215 t. (1.791 t.), przetworów chemicznych — 1.427 t. (1.131 t.), farb — 294 t. (157 t.), garbników — 8.208 t. (8.058 t.), fosforytów — 72.929 t. (58.524 t.), żużli Thomasa — 18.046 t. (16.100 t.), skór — 12.872 t. (11.419 t.), odpadków bawełnianych — 1.295 t. (597 t.), przędzy bawełnianej — 1.013 t. (822 t.), szmat — 9.924 t. (4.628 t.), kauczuku — 3.795 t. (2.907 t.), wyrobów gumowych — 1.479 t. (525 t.), papieru i maku-

latury — 10.739 t. (6.245 t.), celulozy — 6.156 t. (2.953 t.), żelaza surowego — 3.414 t. (1.613 t.), metali różnych — 1.728 t. (597 t.), złomu żelaznego — 351.106 t. (156.460 t.), miedzi — 8.245 t. (5.999 t.), cyny — 899 t. (418 t.), cynku — 371 t. (187 t.), maszyn, aparatów i części — 3.050 t. (2.832 t.) oraz samochodów, motocykli i ich części — 2.389 t. (689 t.)

Stosunkowo nieliczny jest szereg tych pozycyj importu, które wykazały spadek w I. półroczu rb. w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego i należą tu: owoce suszone — 1.544 t. (2.078 t.), kawa — 2.230 t. (3.176 t.), żywica — 3.033 t. (3.596 t.), śledzie świeże — 4.567 t. (4.743 t.), piryty — 8.639 t. (11.715 t.), asfalt — 1.279 t. (2.445 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 1.903 t. (3.076 t.), tytoń — 976 t. (1.721 t.), wełna — 14.283 t. (15.849 t.), bawełna — 42.686 t. (48.455 t.), len, konopie, sisal i in. wł. rośl. — 294 t. (625 t.) oraz juta — 5.684 t. (5.985 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę spadek importu surowców włókienniczych, a przede wszystkim bawełny surowej.

Eksport zamorski w mies. sprawozdawczym (635.069,8 t.) wykazuje 13,7%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem majem rb. (558.306,2 t.) oraz poważny 36,2%-owy wzrost w stosunku do miesiąca czerwca 1936 r. (465.950,9 t.)

Wzrost ten w porównaniu z ub. miesiącem majem rb. spowodowały przede wszystkim pozycje: węgiel eksportowy — 470.868 t. (424.734 t.), węgiel bunkrowy — 63.952 t. (44.337 t.), koks — 29.175 t. (20.396 t.), słód — 2.482 t. (762 t.), mąka ryżowa — 693 t. (420 t.), owoce świeże — 260 t. (30 t.), masło — 769 t. (35 t.), tłuszcze zwierzęce — 943 t. (181 t.), salmiak — 101 t. (65 t.), karbid — 197 t. (146 t.), biel cynkowa — 732 t. (575 t.), skóry — 265 t. (191 t.), tkaniny — 731 t. (666 t.), bale i słupy — 4.154 t. (360 t.), drzewa tartego — 18.520 t. (8.377 t.) dykty i forniery — 1.585 t. (1.367 t.), żelazo handlowe — 12.004 t. (11.810 t.) oraz rury żeliwne i żelazne — 3.678 t. (2.291 t.)

Poza grupą wytworów mineralnych, wywierających szczególnie poważny wpływ na całość eksportu zamorskiego należałoby podkreślić wzmożenie się eksportu tarcicy (przeszło 100%) oraz utrzymywanie się nadal na wysokim poziomie eksportu produktów hutniczych ze szczególnym uwzględnieniem żelaza handlowego.

Do pozycyj eksportu, które w miesiącu sprawozdawczym wykazały spadek w porównaniu z ub. miesiącem majem należą: strączkowe — 30 t. (40 t.), nasiona i rośliny — 35 t. (114 t.), szynki i inne peklowane — 225 t. (248 t.), bekony — 1.315 t. (1.546 t.), jaja — 1.606 t. (2.266 t.), cement — 267 t. (2.199 t.), oleje i parafina — brak (93 t.), przetwory mięsne — 1.368 t. (2.972 t.), napoje alkoholowe — 10 t. (23 t.), makuchy — 825 t. (1.190 t.), mączka kostna — 116 t. (334 t.), siarczan amonu — 594 t. (3.424 t.), bawełna i odpadki — 185 t. (338 t.), klepki — 92 t. (100 t.), meble gięte — 521 t. (650 t.), papier — 415 t. (508 t.), żelazo surowe — 778 t. (1.379 t.), metale różne — 185 t. (279 t.), wyroby żelazne i metalowe — 1.964 t. (4.035 t.), szyny kolejowe — 4.019 t. (6.189 t.), cynk — 633 t. (1.815 t.), oraz blacha cynkowa — 208 t. (268 t.)

Oprócz produktów hodowlanych zwraca uwagę poważny spadek eksportu siarczanu, amonu oraz szyn kolejowych.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w mies. czerwcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Czerwiec 1936	Czerwiec 1937
Zboże	15	—
strączkowe	—	30
mąka ryżowa	115	693
mąka	—	—
mąka pastewna	—	—
ryż	65	141
słód	4.155	2.482
owoce świeże	28	260
konserwy owocowe	—	—
nasiona i rośliny	411	35
szynki i inne peklowane	56	225
bekony	1.356	1.315
drób i ptactwo bite	17	—
jaja	1.893	1.606
masło	1.682	769
cement	2.196	267
sól	15	692
węgiel eksportowy	344.573	470.868
węgiel bunkrowy	36.593	63.952
koks	16.579	29.175
oleje i parafina	1	—
tłuszcze zwierzęce	271	943
przetwory mięsne	1.572	1.368
cukier	7.488	2.458
napoje alkoholowe	—	10
spirytus	4	5
makuchy	1.441	825
melasa	—	2
otręby	—	—
wytłoki buraczane	1	—
soda	43	—
salmiak	194	101
karbid	—	197
farby	—	—
mączka kostna	—	116
biel cynkowa	270	732
sól potasowa	—	—
saletra	2	17
siarczan amonu	8	594
skóry	33	265
tkaniny	757	731
bawełna i odpadki	224	185
bale i słupy	436	4.154
drzewo tarte	22.461	18.520

wyroby z drzewa	148	535
klepki	145	92
dykty i forniery	1.108	1.585
meble gięte	428	521
wyroby koszykarskie	36	56
papier	642	415
papa i tektura	174	212
celuloza	173	1.003
żelazo surowe	81	778
żelazo handlowe	7.805	12.004
metale różne	15	185
wyroby żelazne i metalowe	956	1.964
szyny kolejowe	—	4.019
rury żeliwne i żelazne	2.696	3.678
cynk	1.379	633
blacha cynkowa	595	208
różne	4.615	3.449
Razem	465.951	635.070

Przeszło 36%-owy wzrost eksportu zamorskiego miesiąca czerwca rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego spowodowały przede wszystkim pozycje: węgla eksportowego — 470.868 t. (344.573 t.), węgla bunkrowego — 63.952 t. (36.593 t.), koksu — 29.175 t. (16.579 t.), mąki ryżowej — 693 t. (115 t.), owoców świeżych — 260 t. (28 t.), szynek i in. pekl. — 225 (56 t.), karbidu — — 197 t. (brak), bieli cynkowej — 732 t. (270 t.), skór — 265 t. (33 t.), bali i słupów — 4.154 t. (436 t.), dykt i fornierów — 1.585 t. (1.108 t.), celulozy — 1.003 t. (174 t.), żelaza surowego — 778 t. (81 t.), żelaza handlowego — 12.004 t. (7.805 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 1.964 t. (956 t.), szyn kolejowych — 4.019 t. (brak), rur żeliwnych i żelaznych — 3.678 t. (2.696 t.)

Podkreślić należy bardzo poważne wzmożenie się eksportu wytworów mineralnych (węgla itp.) oraz produktów hutniczych (żelaza handlowego, szyn kolejowych itp.)

Eksport zamorski w pierwszym półroczu rb. (3.461.905,4 t.) wykazuje 13,1%-owy wzrost w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (3.059.731,8 t.) Wzrost ten spowodowany został głównie dzięki następującym pozycjom: węgla eksportowego — 2.616.954 t. (2.350.533 t.), węgla bunkrowego — 280.156 t. (182.327 t.), koksu — 126.816 t. (107.170 t.), mąki ryżowej — 1.728 t. (1.658 t.), słodu — 16.201 t. (14.973 t.), szynek i innych peklowanych — 3.498 t. (417 t.), soli — 1.066 t. (568 t.), tłuszczów zwierzęcych surowych — 2.883 t. (2.006 t.), przetworów mięsnych — 12.745 t. (6.696 t.), wytłoków buraczanych — 2.542 t. (2.144 t.), karbidu — 1.322 t. (1.253 t.), farb — 118 t. (37 t.), mączki kostnej — 902 t. (201 t.), bieli cynkowej — 3.612 t. (1.643 t.), soli potasowej — 2.550 t. (450 t.), siarczanu amonu — 32.536 t. (12.394 t.), skór — 1.588 t. (457 t.), tkanin — 3.765 t. (3.534 t.), bawełny i odpadków — 2.556 t. (1.218 t.), wyrobów z drzewa — 2.954 t. (1.871 t.), dykt i fornierów — 9.097 t. (6.837 t.), mebli giętych — 2.785 t. (2.220 t.), żelaza surowego — 5.375 t. (4.001 t.), żelaza handlowego — 53.029 t. (40.737 t.), metali różnych — 1.062 t. (222 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 17.659 t. (9.663 t.), szyn kolejowych — 39.710 t. (127 t.), rur żelaznych i żeliwnych — 17.659 t. (12.120 t.) oraz cynku — 7.088 t. (6.333 t.)

Najpoważniejsza na eksporcie pozycja węgiel eksportowy wykazuje wzrost eksportu o przeszło 11%. Poważny wzrost eksportu wykazuje grupa wytworów hodowlanych (szynki, przetwory mięsne itp.) Z produktów chemicznych rok bieżący wykazuje bardzo poważne wzmożenie się eksportu siarczanu amonu (ok. 3-krotny). Doskonałe rezultaty daje eksport produktów hutniczych ze szczególnym uwzględnieniem żelaza handlowego. Obie te pozycje siarczanu amonu oraz żelaza handlowego kierowane są nadal w przeważnej mierze na Daleki Wschód. Zwraca uwagę ukazanie się na eksporcie w roku bieżącym poważnych partyj szyn kolejowych.

Spadek natomiast w bieżącym półroczu (I—VI) w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego wykazały: mąka pastewna — 507 t. (1.480 t.), ryż — 248 t. (389 t.), owoce świeże — 563 t. (687 t.), nasiona i rośliny — 1.366 t. (4.739 t.), bekony — 9.255 t. (9.822 t.), drób i ptactwo bite — 225 t. (462 t.), jaja — 6.617 t. (11.843 t.), masło — 1.609 t. (4.531 t.), cement — 3.141 t. (8.053 t.), cukier — 15.132 t. (34.010 t.), makuchy — 7.749 t. (10.954 t.), soda — 4 t. (2.033 t.), bale i słupy — 4.585 t. (17.861 t.), drzewo tarte — 68.649 t. (123.583 t.), klepki — 321 t. (443 t.), papier — 2.460 t. (3.954 t.), celuloza — 2.828 t. (6.051 t.), oraz blacha cynkowa — 2.538 t. (2.852 t.)

Poza nieznacznymi wahaniami in minus wyżej podanych produktów hodowlanych zwraca uwagę poważny przeszło 50%-owy spadek eksportu cukru oraz drzewa tak bali, słupów i kopalniaków, jak i tarcicy.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 509 (476) statków o pojemności 497.467 n. r. t. (437.649 n. r. t.), wyszło zaś 507 (474) statków o pojemności 486.091 n. r. t. (454.696 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Polska — 2, Niemcy — 3, Anglia — 4, Dania — 5, Grecja — 6, Finlandia — 7, Łotwa — 8, Francja — 9, Norwegia — 10, Włochy — 11, Stany Zjedn. Am. P. — 12, Estonia — 13, Holandia — 14, W. M. Gdańsk — 15, Panama — 16, Rumunia — 17 oraz Węgry — 18. Ogółem reprezentowane były bandery 18 (16) państw.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. czerwcu rb. wyniósł 977,3 n. r. t. (919,4 n. r. t.) Średni postój statków w porcie

wyniósł 51,1 godzin (54). Średnia ilość statków w porcie wynosiła 58 (58).

Ruch statków w miesiącu czerwcu br. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	statków	NRT.	statków	NRT.
Polska	58	63.182	50	56.026
W. M. Gdańsk	6	1.982	5	1.625
Anglia	25	50.183	22	44.030
Dania	62	38.285	65	40.840
Estonia	23	12.288	23	12.693
Finlandia	33	30.170	41	36.743
Francja	4	30.216	4	30.216
Grecja	14	36.410	13	33.958
Holandia	20	8.634	22	8.397
Łotwa	23	30.337	24	32.074
Niemcy	74	49.217	80	56.111
Norwegia	32	31.304	30	27.521
Panama	2	1.282	2	1.282
Rumunia	1	2.288	—	—
Stany Zjedn. Am. P.	6	19.538	5	13.696
Szwecja	117	70.150	113	69.408
Węgry	1	346	1	346
Włochy	8	21.655	7	19.128
Razem	509	497.467	507	486.091

Ruch pasażerów wykazuje nieznaczne ożywienie jedynie na wyjeździe. Przyjechało bowiem 1.151 (1.223) pasażerów, w tym: z Anglii — 95, Argentyny — 102, Belgii — 29, Brazylii — 36, Danii — 81, Estonii — 8, Finlandii — 7, Francji — 239, Holandii — 11, Niemiec — 5, Norwegii — 5, Portugalii — 1, Senegalu — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 492 oraz ze Szwecji — 39. Wyjechało zaś 2.664 (2.070) pasażerów, w tym: do Anglii — 332, Argentyny — 733, Brazylii — 133, Danii — 26, Estonii — 8, Finlandii — 1, Francji — 1.082, Holandii — 3, Kanady — 41, Norwegii — 4, Stanów Zjedn. Am. P. — 291 oraz do Szwecji — 10 pasażerów.



WARUNKI PRACY HAMBURG AMERIKA LINIE.

Czołowe przedsiębiorstwo regularnej żeglugi w Niemczech, Hamburg Amerika Linie, które parę miesięcy temu obchodziło uroczyście 90-lecie swego istnienia, rozwija się pomyślnie w chwili obecnej, mając jednakże różnorakie trudności do zwalczenia. W sprawozdaniu udziałowcom towarzystwa prezes towarzystwa radca stanu Helfferich, reprezentując interesy żeglugi, dosadnie zamanifestował trudności, jakie przechodzi towarzystwo w warunkach ogólnej polityki dewizowej Niemiec.

Najpierw prezes podał szereg pomyślnych liczb: wpływy z ruchu pasażerskiego wzrosły o 18 procent, frachty natomiast wzrosły względem poprzedniego roku o 11,9 proc. co do wagi i 15,2 proc. co do wartości. Liczby te dotyczą północno - amerykańskiej linii. Na innych liniach ilość pasażerów zwiększyła się tylko o 5 proc., ale za to specjalnie w podróżach wycieczkowych wpływy z ruchu pasażerskiego wzrosły o całych prawie 30 procent. W ciągu pięciu miesięcy bieżącego roku sytuację finansową towarzystwa charakteryzowała dalsza poprawa, wobec czego, o ile nie zajdzie pogorszenie ogólnej sytuacji gospodarczej, uzyskany będzie za rok 1937 już czysty zysk.

Czarną stroną pracy towarzystwa jest system rozliczeń dewizowych. De facto 40 szylingów zarobionych przez towarzystwo okazuje się równoznaczne z 24 szylingami do dyspozycji towarzystwa. Wyrównawcze wypłaty ze strony rządu nie stanowią wystarczającej rekompensaty. Prócz tego wyrównanie to oparte jest na stałej kalkulacji i zmniejsza się w miarę, jak poziom stawek frachtowych się podnosi. Pożądany wobec tego jest w opinii prezesa towarzystwa powrót do prywatnych form gospodarki i zwolnienia się od pomocy finansowej państwa.

Sprawa odnowienia tonażu napotyka na duże trudności: od roku 1933 należałoby zbudować 20 nowych statków zastępczych, tymczasem zbudowano tylko jeden. Prezes podkreślił, że na niemieckich stoczniach statki dla towarzystwa budują się z niezwykle dalekimi terminami dostawy, gdyż stocznie chętniej przyjmują zamówienia zagranicy, w ramach ogólnej polityki państwowej zdobywania dewiz. Tymczasem zdaniem prezesa polityka taka ze strony stoczni jest błędna, gdyż budowa statku dla zagranicy oznacza jednorazowe zdobycie dewiz, wobec stałego wpływu dewiz za frachty w razie budowy większego tonażu niemieckiego na stoczniach niemieckich.

GRUPA KIRSTEN-ERNST RUSS OTRZYMA NOWE STATKI

Grupa hamburska Kirsten-Ernst Russ, utrzymująca linie w kierunku krajów skandynawskich (Norwegii) oraz Finlandii, z zawijaniem w tym ostatnim kierunku również do Gdyni — Gdańska, odnawia i zwiększa poważnie swą flotę statków liniowych. Zwłaszcza grupa „Ernst Russ" zamówiła na stoczniach niemieckich 5 statków o ogólnej nośności 20 tysięcy ton DW. Prawdopodobnie nowe statki będą użyte głównie w kierunku Norwegii, dotychczasowy tonaż natomiast zasili częściowo linię bałtycką, możliwe jest jednak również użycie części nowych statków w kierunku Finlandii, który to kierunek wymaga w zimie silniejszych maszyn i wzmocnień przeciwlodowych kadłuba, nie posiadanych na starszym tonażu tej grupy.

JEDEN CZY DWA STATKI DLA FRANCUSKIEJ LINII POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKIEJ.

Według sprawozdania rocznego towarzystwa Sud Atlantique liniowiec „Pasteur", który zastąpić ma uznany za niezdatny dla naprawy „L'Atlantique" nie będzie mógł kursować w parze z zupełnie przestarzałą już i powolną „Massilią". Renowacja tego ostatniego statku, — „starej panny południowego Atlantyku", staje się coraz kosztowniejsza, wobec czego towarzystwo wysuwa projekt budowy statku siostrzanego dla turbinowca „Pasteur".

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

POSIEDZENIE REGIONALNEGO KOMITETU PRZYWOZOWEGO PRZY NASZEJ IZBIE.

W dniu 13 lipca odbyło się w naszej Izbie posiedzenie regionalnego Komitetu Przywozowego. Podzielone zostały kontyngenty na wina z Italii (Vermuth), korzeń ryżowy oraz ziarna kakaowe dla przemysłu.

WYJAŚNIENIA W SPRAWIE TRANSAKCYJ WIĄZANYCH PRZY DOSTAWACH OKRĘTOWYCH.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu wyjaśniło, że w transakcjach wiązanych, w których eksport wyraża się dostawami na okręty, artykułami stanowiącymi stronę przywozową mogą być: kawa, herbata i banany itd. Z poprzedniego tekstu warunków transakcyj wiązanych dla przedsiębiorstw shipchandlerskich usunięto powyższym wyjaśnieniem słowo „żywność".

HANDEL ZAGRANICZNY ARGENTYNY I OBROTY Z POLSKĄ W I KWARTALE 1937 R.

Podczas gdy w roku 1936 zmalał przywóz towarów zagranicznych do Argentyny pod względem wartościowym, a wywóz wykazywał szczególnie w drugim półroczu stale tendencje zwyżkowe — to w pierwszym kwartale 1937 r. wzrastają obie te pozycje.

Import do Argentyny w pierwszym kwartale 1937 r. wzrósł do 307 milionów pesów z 289 mil. pesów w tymże okresie roku poprzedniego, co przedstawia wzrost o 6,2%. Eksport Argentyny za te same okresy wzrósł z 410 mil. do 840 mil. pesów, czyli o 104,7%.

Charakterystycznym jest, że w pierwszym kwartale br. saldo dodatnie bilansu handlowego Argentyny wyniosło 532 mil. pesów, czyli tyle, ile za cały rok 1936. Tak dodatnich rezultatów dotychczas Argentyna nigdy nie osiągnęła.

Znaczny wzrost wywozu został spowodowany wielkimi załadunkami pszenicy, kukurydzy, siemienia lnianego, owsa, jęczmienia oraz utrzymywaniem się wysokich cen na światowych rynkach zbytu na produkty rolne.

W przywozie wzrasta przede wszystkim dział maszyn, żelaza i wyrobów żelaznych, papieru i tektury, napojów, artykułów spożywczych (głównie ziemniaki), drzewa, gumy i wyrobów gumowych, wyrobów tekstylnych itd. Przywóz wzrósł nie tylko pod względem wartościowym, lecz także ilościowo. Statystyka obrotów towarowych z poszczególnymi krajami nie wyjaśnia stanu faktycznego, gdyż odnośnie eksportu z Argentyny pozostaje do rozliczenia pozycja na „zlecenie", która stanowi około 40% całego wywozu. Przy przywozie natomiast uwzględniona jest wartość „taryfowa", która jest większa, jak podaje Dyrekcja Statystyki, o 0,78% od wartości rzeczywistej w omawianym okresie. Na podstawie tych danych ogólnie można jednakże stwierdzić, że zwiększyły swe sprzedaże w Argentynie takie państwa europejskie jak Włochy, Niemcy, Holandia, Szwajcaria, Szwecja i Czechosłowacja, Finlandia, a w niewielkim stopniu Anglia. Zmalał eksport do Argentyny towarów japońskich. W eksporcie produktów argentyńskich zwraca uwagę spadek udziału Niemiec, Francji, Holandii, a wzrost znaczniejszy Włoch, Belgii, Anglii i Czechosłowacji. Prawie dwukrotnie zwiększyła zakupy w Argentynie Japonia.

Według tych danych, które należy rozpatrywać pod kątem powyżej podanych uwag, obroty z Polską za pierwsze kwartały

ostatnich lat przedstawiają się następująco (w pesach argentyńskich):

Eksport z Polski do Argentyny 1937 r. — 4.156.311; 1936 r. — 3.993.564

Import do Polski z Argentyny 1937 r. — 4.307.373; 1936 r. — 4.603.548.

Według tych danych udział Polski w całym imporcie Argentyny zmalał z 1,4% do 1,3%, a w eksporcie argentyńskich produktów z 1,1% do 0,5%.

PALESTYNA. — IMPORT MIĘSA I PRZETWORÓW MIĘSNYCH DO PALESTYNY.

Dla orientacji eksporterów polskich poniżej podajemy dane statystyczne za lata 1934, 1935 i 1936, dotyczące importu do Palestyny mięsa i jego przetworów.

Statystyka za rok 1936 uwzględnia tylko pierwsze 9 miesięcy i nie podaje kraju pochodzenia towaru.

Bekony i szynki:	1935 r.		1934 r.	
	Kg.	f. palest.	Kg.	f. palest.
Imp. Brytyjskie	3.410	344	1.077	155
Irlandia	6.020	599	4.284	538
Dania	34.605	3.782	43.342	4.531
Holandia	78.848	8.128	53.402	5.410
Polska	21.898	1.891	—	—
Inne kraje	9.347	882	3.367	346
Ogółem przywóz	155.128	15.626	105.472	10.979
Za 9 mies. 1936 r. ogółem	85.569	8.775		
Wołowina i konserwy:				
Argentyna	200.643	5.409	50.813	1.474
Brazylia	27.012	677	—	—
Inne kraje Amer.	258.651	6.891	227.537	6.329
Inne kraje	—	—	17.356	478
Ogółem przywóz	486.306	12.977	295.706	8.281
Za 9 mies. 1936 r. ogółem	155.994	4.954		
Mięso mrożone i chłodz.				
Australia	401.581	16.558	386.132	15.786
Inne kraje	15.543	1.217		
Ogółem przywóz	417.124	17.775	386.132	15.786
Za 9 mies. 1936 r. ogółem	415.359	18.005		
Kiełbasy świeże i w puszkach:				
Imp. Brytyjskie	11.849	1.351	13.376	1.684
Austria	2.627	285	2.935	408
Dania	58.290	4.057	67.006	3.680
Holandia	18.736	1.353	18.801	1.244
Węgry	11.416	1.405	6.268	680
Włochy	14.509	1.528	13.925	1.522
Polska	8.554	1.158	931	152
Rumunia	16.761	1.154	4.042	400
Jugosławia	3.761	563	7.817	637
Argentyna	23.049	1.636	10.813	704
U. S. A.	5.434	702	4.635	622
Inne kraje	11.687	1.091	8.159	887
Ogółem przywóz	186.573	16.263	158.904	12.620
Za 9 mies. 1936 r. ogółem	95.775	9.383		

W ciągu 9 miesięcy 1936 r. przywieziono ogółem mięsa oddzielnie niewymienionego 56.310 kg wartości 4.975 funtów palestyńskich.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 17 DO 27 CZERWCA 1937 R.

AUSTRALIA. Z ważnością od 6 V br. zniesione zostało t. zw. cło prymażowe na litopon.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem min. handlu obniżono z dniem 17 VI br. opłatę od zezwoleń przywozowych na len i jutę na jedną ósmą procent od wartości towaru.

Z ważnością od 10 czerwca br. została ustalona stawka celna na poz. 88,— masło naturalne świeże lub solone, też topione w wysokości kor. cz. 210,— od 100 kg. Z tym samym dniem obniżono cło dodatkowe na żyto — 36 kor. cz. (dotychczas 37.—) i owies — 25 kor. cz. (dot. 27.—) od 100 kg.

Z dniem 15 VI br. skasowano cło na papier gazetowy (rotacyjny). Zarządzenie to stoi w związku ze zwyżką ceny, dokonaną przez czechosłowacki kartel papierowy.

FRANCJA. W związku z wypowiedzeniem układu z Hondurasem z dn. 19 VI 37 obowiązywać zaczęła dla towarów z Hondurasem taryfa celna generalna

Od dnia 7 IV br. obowiązuje zakaz przywozu na jaja wylęgowe ptactwa domowego (poz. tar. cel. franc. 34A) oraz młody przychówek ptactwa domowego (poz. 14 ter.).

P. I. E. przypomina, że na mocy dekretu z dnia 26 II 1934 wszelkie guziki importowane do Francji winny być znakowane każdy oddzielnie, przy czym wystarczy umieszczenie napisu „Pologne".

Przymus znakowania towarów, importowanych z zagranicy rozciągnięty został ostatnio na: palniki gazowe, instrumenty pomiarowe i wagi, grzebienie i inne wyroby galanteryjne, rękawiczki skórkowe podszewkowane futrem, wełną itp., aparaty projekcyjne, pierścienie i klamry z miedzi lub stali, obicia meblowe z żelaza i miedzi, wieszaki na płaszcze i kapelusze, zamki, zatrzaski i podwiązki, agrafki, towary z metalów różnych — galanteria metalowa, gąbki i ścierki metalowe oraz klamry metalowe dla użytku biurowego.

W. P. IRLANDIA. Cło na przędzę i nici wełniane zostało z dniem 11 VI br. ustalone na 33⅓% od wartości. Przywóz bezcłowy powyższych wyrobów nastąpić może za osobną licencją przywozową tak długo, aż nowo zbudowana przędzalnia w Tullamoe potrafi zaspokoić całą konsumcję krajową.

JUGOSŁAWIA. W dzienniku urzędowym z 20 V br. ogłoszono nowe stawki podatku obrotowego od przywozu skóry i różnych wyrobów skórzanych.

RUMUNIA. W związku z zapotrzebowaniem przemysłu, zwłaszcza zbrojeniowego, został zwolniony od kontyngentowania przywóz szeregu artykułów, mianowicie surowców i półfabrykatów, jak również maszyn i ich części. Zamówienia rządowe mogą być dokonywane w ilościach ponadkontyngentowych.

SZWAJCARIA. Wobec spodziewanych dobrych zbiorów na owoce, ustalone zostały nowe cła na owoce. Cło na świeże jabłka i gruszki wynosi 2 wzgl. 3 franki od 100 kg., zależnie od opakowania. Śliwki suszone w naczyniach powyżej 50 kg opłacać będą 3 fr. od 100 kg, — w naczyniach poniżej 50 kg — 10 franków (dotychczas bez cła). Nowe cła dotyczą również owoców pestkowych pochodzenia egzotycznego, cła weszły w życie 15 VI br.

WIELKA BRYTANIA. Zarządzeniem celnym z 14 VI br. ustanowiono zwrot cła przy imporcie świeżego mięsa wołowego i cielęcego (z wyj. mleczka cielęcego).

WŁOCHY. Obniżona stawka celna na świnie zatrzymuje swą ważność do 31 lipca br.

WŁOSKA AFRYKA WSCHODNIA. Towary, przeznaczone wprost do Abisynii, przesyłane będą odtąd w charakterze tranzytowym przez Erytreę lub Somali przy zwolnieniu od cła w obu koloniach nadmorskich.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Szkło. Firma agenturowa w Nowym Jorku interesuje się importem wyrobów ze szkła ciągnionego i szlifowanego na rynek amerykański. E/13131/73H.

Guziki. Firma importowa w Stanach Zjednoczonych A. P. interesuje się wprowadzeniem na tamt. rynek guzików z orzecha kamiennego i galalitowych. E/15290/73H.

Wieszaki. Firma angielska pragnie importować z Polski wieszaki. P/16756/40/Kw.

Pokrywki i pędzelki. Firma południowo-afrykańska interesuje się importem drewnianych pokrywek i pędzelków do butelek do kleju biurowego. P/14733/59/Kw.

Różne. Poważna firma z Saigonu interesuje się importem z Polski konfekcji męskiej, szynek, mleka kondensowanego, cementu, cynku w arkuszach, blachy galwanizowanej falistej, gwoździ i drutu. E/15951/19/Sum.

Firma adeńska (Arabia Bryt.) interesuje się importem z Polski naczyń emaliowanych i garnków kamiennych. E/15320/E/Sum.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY TARYFOWE

TARYFA POLSKO - JUGOSŁOWIAŃSKA.

Z ważnością od 15 lipca br. wchodzi w życie nowa taryfa związkowa towarowa polsko - jugosłowiańska, o której opracowywaniu donosiliśmy.

Taryfa ta składa się z Części I, zawierającej postanowienia regulaminowe, taryfowe, wykaz odległości i przepisy kierunkowe, oraz Części II, zawierającej taryfy artykułowe. Opłaty przewozowe wyrażone są w formie stawek odcinkowych w kierunku z Polski do Jugosławii w złotych, w kierunku odwrotnym w dinarach.

Taryfa obejmuje na razie taryfy artykułowe na przewóz następujących towarów:

Z Polski do Jugosławii na nasiona buraczane, przetwory olejów mineralnych, płyty klejone (dykty), wyroby włókiennicze, przetwory chemiczne i farby; z Jugosławii do Polski na owoce świeże i suszone, przetwory owocowe, skórki surowe, ekstrakty garbarskie, drzewo orzechowe.

W sierpniu br. nastąpić ma uzupełnienie taryfy taryfami artykułowymi na dalsze towary, a mianowicie:

z Polski do Jugosławii na towary różnego rodzaju, żelazo i stal, towary żelazne i stalowe, maszyny, metale, wytwory destylacji węgla, wyroby ceramiczne, sprzęt elektrotechniczny; z Jugosławii do Polski na towary różnego rodzaju, żywe ryby, tytoń surowy, nasiona oleiste, rudy, wino.

Taryfa obejmuje przejścia graniczne jugosłowiańsko - bułgarskie pod Caribrod i jugosłowiańsko-greckie pod Djevdjelija, wobec czego może być stosowaną na przewóz przesyłek tranzytowych przez Jugosławię do i z Bułgarii i Grecji. Taryfa obejmuje drogi przewozu kolejami polskimi, czechosłowackimi, austriackimi, węgierskimi i jugosłowiańskimi, z pominięciem dróg liniami kolei ru-

muńskich, które uwzględnione są tylko odnośnie do kosztów przewozu.

NOWE TARYFY PRZEWOZOWE W HANDLU MORSKIM MIĘDZY CZECHOSŁOWACJĄ A KONSTANCĄ.

Z dniem 1 lipca weszły w życie w obrocie między Czechosłowacją a Konstancą nowe taryfy przewozowe, których liczba jest obecnie mniejsza, gdyż obejmują one jedynie towary rzeczywiście będące w obrocie. Stawki taryfowe obejmują już 15% podrożenie frachtu w Rumunii — jednakże z drugiej strony przyznano pewne zniżki tak, że w ostatecznym wyniku nie jest Konstanca w stosunku do portów adriatyckich upośledzona. Taryfy uwzględniają też komunikację tranzytową przez Czechosłowację w kierunku Niemiec, Austrii i Węgier.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POLSKIE POŁOWY MORSKIE W CZERWCU RB.

Ogólne połowy morskie dały nam w czerwcu rb. 515.950 kg ryb o wartości zł 218.653. Stanowi to nieznaczny wzrost ilościowy i wartościowy w porównaniu z tym samym miesiącem roku zeszłego. Podział wedle terenów połowu daje:

na połowy przybrzeżne przypada 247.820 kg o wartości zł 93.338

na połowy dalsze pełnego Bałtyku przypada 38.130 kg o wartości zł 10.315

na połowy dalsze śledzi na Morzu Północnym 230.000 kg o wartości zł 115.000.

Podział na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco: ilość podana w kilogramach, wartość za kg w groszach podana w nawiasie: łososi brak, troć 270 (460), płastugi: stornia 169.590 (40), zimnica 3.500 (20), gładzica 1.350 (40), skarp 12.160 (50), śledziki 1.180 (50), śledzie solone 230.000 (50), węgorze 8.260 (140), dorsze całe 62.460 (30), dorsze czyszczone z głowami 4.950 (35), węgorzyce (kwapy) 1.160 (40), makrele 5.270 (35), szczupaki 6.030 (160), okonie 1.040 (80), płocie 4.800 (40), certy 3.900 (40).

Z poszczególnych miejscowości wybrzeża przypada na połowy przybrzeżne: Hel 45.120 kg o wartości zł 13.054; Gdynia 31.530 kg o wartości zł 12.679; od Jastarni do W. Wsi 68.400 kg o wartości zł 24.053; Chlapowo — Karwia 69.910 kg o wartości zł 21.252; miejscowości nad Zatoką od Pucka do Obłuża 32.860 kg o wartości zł 22.300.

Z połowów dalszych przywieziono płastug 1.330 kg o wartości zł 399, śledzików 50 kg o wartości zł 18, dorszy całych 26.530 kg o wartości zł 6.632, dorszy czyszczonych 4.950 kg o wartości złotych 1.580, oraz makrel ze Skagerraku 5.270 kg o wartości zł 1.686, z czego sprzedano w Danii 3.250 kg makreli o wartości zł 682.

Największe ilości ryb bo 187.380 kg sprzedano na rynku miejscowym w stanie świeżym, wędzarnie odebrały: 71.200 kg, a do Gdańska wysłano 24.620 kg. Z połowów śledzi na Morzu Północnym część znajduje się na statkach rybackich, a reszta w bazie holenderskiej w Scheveningen. (Dane cyfrowe Morskiego Urzędu Rybackiego).

KRONIKA

PRZYGOTOWANIA DO NOWEGO SEZONU SZPROTOWEGO.

W pierwszych dniach lipca odbyło się w Gdyni nadzwyczajne walne zebranie Sekcji Przemysłowców Rybnych, działającej przy Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni.

Do najważniejszych spraw należało ustalenie wytycznych w zimowym sezonie szprotowym. Uchwalono ścisłą współpracę ze Zrzeszeniem Właścicieli Kutrów oraz z Polskim Zjednoczeniem Rybaków Morskich.

PIERWSZE TRANSPORTY ŚLEDZI POLSKICH POŁOWÓW.

W dniu 7 lipca rb. nadszedł dla „Mewy“ statkiem Żeglugi s/s „Chorzów“ pierwszy transport w ilości 300 beczek morskich (kanties), ze śledziami z połowów szkockich polskiej flotylli rybackiej na Morzu Północnym.

Następnego dnia rozpoczęły się prace w przetwórni celem przepakowywania tych śledzi do beczek handlowych. Są to śledzie szkockie t. zw. twardo solone, pakowane w dużych beczkach polskiej produkcji.

MAŁE POŁOWY SZKOCKIE WYWOŁUJĄ DROŻYZNĘ NOWYCH ŚLEDZI SOLONYCH. IMPORTERZY ZAKUPUJĄ ŚLEDZIE Z POŁOWÓW ZESZŁOROCZNYCH.

Połowy śledzi szkockich w Anglii są nadal niewystarczające, co spowodowało znaczną zwyżkę cen. Wobec tego importerzy śledzi poszukują na rynkach zagranicznych gatunków zeszłorocznych tak szkockich jak i jarmuckich.

W ubiegłym tygodniu nadeszły dwa statki ze śledziami szkockimi. Dnia 8 bm. łotew-

ski parowiec „Stancor“ z 1.206/1 oraz 3.004/2 beczek wyładował w Gdyni, a w Gdańsku 1.571/1 i 2.902/2.

Statek „Henry“ przywiózł tylko dla Gdańska z Lerwick śledzi szkockich 237/1 i 4.702/2.

W dn. 13 bm. statek Żegl. Polskiej „Tczew“ wyładował w porcie rybackim w Gdyni 892/2 półbeczek matiesów szkockich zeszłorocznego połowu oraz 121/1 i 39/2 starych śledzi jarmuckich. Towar otrzymała firma gdyńska Dom Handlowy A. Nysenholz, M. Klein i Ska. Za śledzie te (po ocleniu franco wagon Gdynia w hurcie) notowano następujące ceny: matiesy medium od 60 do 65 zł, za matiesy selected od 70 do 75 zł za dwie połówki. Za śledzie jarmuckie matisy I trade zł 70, za ordinery zł 65.

W końcu ubiegłego tygodnia w porcie rybackim w Gdyni nastąpiło znaczne ożywienie w obrotach śledziami solonymi. W jednym tylko dniu wysłano do kraju 28 wagonów ze śledziami solonymi.

Wobec wysokich cen na nowe śledzie szkockie poprawiła się koniunktura na śledzie stare z ubiegłego sezonu tak szkockie jak i jarmuckie. Importerzy w Gdyni widzą teraz możność korzystnego pozbycia się tych zapasów śledzi.

PRZYWÓZ TOWARÓW RYBNYCH W CZERWCU.

W czerwcu sprowadzono przez Gdynię 660 ton towarów rybnych, co stanowi spadek o 173 ton w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego. Spadek ten powstał głównie wskutek braku importu śledzi norweskich.

Z ogólnej ilości wyładowano w porcie rybackim 438 ton, z czego przypada na śledzie solone holenderskie 390/1 i 100/2 beczek, śledzie szkockie 295/1 oraz 2.105/2 beczek, śledzie jarmuckie 580/1 i 58/2 beczek. Śledzi zamrożonych z Norwegii 19,5 ton, kleju rybnego 1,14 ton, makreli świeżych w lodzie ze Szwecji 33,9 ton.

W porcie handlowym wyładowano natomiast 222 ton, a mianowicie: śledzi solonych 8 ton ze Szwecji i 4 tony z Norwegii, tranu z Norwegii 89 ton, z Danii 37 ton, z Niemiec 40 ton, z Holandii 19 ton. Sardynek 7 ton z Niemiec. Konserw rybnych 7,39 ton z Portugalii, 5,70 ton z Łotwy, 3,45 ton z Norwegii, 1.63 z Niemiec i 0,80 z Litwy.

Ogółem zawinęły do portu rybackiego trzy statki, z czego jeden polski a dwa obce. Do portu handlowego natomiast przybyło z drobnicą towarów rybnych 17 statków, z czego 3 polskie, a reszta zagraniczne.

Z portu rybackiego wysłano w czerwcu 58 wagonów z towarem rybnym do kraju.

POSZUKIWANIA NOWYCH TERENÓW RYBNYCH NA BAŁTYKU.

Podobnie jak w roku ubiegłym wysłano z ramienia Morskiego Instytutu Ryb. 2 kutry celem wyszukiwania nowych terenów dla połowów bałtyckich w pobliżu Łotwy. Poszukiwania te nie dały pomyślnego rezultatu.

POLSKIE POŁOWY MAKRELI NA WODACH SKAGERRAKU ZOSTAŁY PRZERWANE.

W II połowie czerwca powrócił do Gdyni kuter „Hel 111“ i całkowity swój ładunek dwa tysiące kilogramów makreli oddał do zamrożenia w Chłodni Rybnej. Rybak, uważając swoje pierwsze makrele jako „nowość“ żądał zł 50,— za 50 kg makreli i nie znalazł nabywców. W dwa dni później sprowadzono do Gdyni ze Szwecji 27.000 kg makreli świeżych i wszystek towar wysłano trzema wagonami-lodowniami do Warszawy. Po opłaceniu cła cena sprzedażna tych makreli, importowanych wyniosła około zł 22,— za 50 kg loco Gdynia. Jeszcze niższe ceny otrzymuje się na aukcjach rybnych w Danii w Skagen i rzeczywiście ryba ta po niskich cenach mogła się tam zaprowadzić.

Tak więc nabywca w Polsce nie dowiedział się o istnieniu makreli z polskich połowów, a drogę spożycia makreli na naszym rynku toruje ryba importowana.

NOTOWANIA CEN W GDYNI.

W porcie rybackim w Gdyni notowano na początku b. miesiąca następujące ceny w złotych, za towar oclony, franco wagon Gdynia w hurcie:

Śledzie solone: za jedną dużą beczkę, matiesy za 2 połówki: matiesy Lerwikowskie: medium: 90, selected 100.

Stornowayskie: medium 85, selected 95, twarde solone I trade 80, zeszłoroczne szkockie twarde solone I trade 67.

Jarmuckie: I trade 70, ordinery 67, holenderskie 60 do 63.

Norweskie: sloematiesy 50, islandzkie od 50 do 55.

Vaar: od 34 do 37, SLOO 39 do 42, Schneidehering brak, *islandzkie* oryginalne 60, twardo solone brak.

Mrożone ryby: norweskie śledzie zamrożone: 50 kg zł 25; dorsze mrożone, oczyszczone 50 kg zł 25: polskie flądry mrożone z polskich połowów za 50 kg zł 20.

Świeże ryby: z polskich połowów za 50 kg płacono rybakom: dorsze od 8 do zł 13. flądry od 14 do 18 zł, kwapy (węgorzyce) zł 14.

W porcie rybackim w Gdyni notowano ostatnio następujące ceny, za towar oclony, franco wagon Gdynia w hurcie, za jedną dużą beczkę (matiesy za dwie połówki):

Śledzie solone: matiesy Lerwikowskie: matiesy mniejsze od medium 77, medium od 90 do 98, selected od 98 do 105, Large brak. *Szkockie twardo solone:* importowane I trade zeszłoroczne 60, nowe połowy: smolmatis 82, matis 85, matful 90. *Polskie połowy „Mewy"* szkockie nowe: smolmatis 75, matis 77, za dwie połówki zł 5,— drożej. *Szkockie importowane:* crowmatisy od 74 do 80, ordinery smolmatis 75, matis 78, matfull 83. *Holenderskie szkockie* twardo solone: matis 75. *Jarmuckie stare:* I trade 71, ordinery 68. *Holenderskie jarmuckie* od 60 do 63. *Islandzkie* od 40 do 60. *Norweskie* SLOO od 39 do 42, Vaar od 35 do 37, Slofuls 40. Slomatjes 50. Schneidehering brak.

Mrożone ryby za 50 kg ryb norweskie śledzie zamrożone 26, dorsze z polskich połowów oczyszczone 25, flądry 20.

Świeże ryby za 50 kg rybakom płacono flądry duże 30, flądry małe 14, kwapy (węgorzyce) 14, dorsze czyszczone 13.

RADYKALNE ZWALCZANIE KRABA WEŁNISTEGO W NIEMCZECH.

Coraz to dalsze rozprzestrzenianie się kraba wełnistego w Niemczech zmusiło koła zainteresowane do powzięcia kroków radykalnych. Obecnie projektuje się zamknięcie rzeki Łaby pod Magdeburgiem przy pomocy specjalnych pułapek. Tak np. wypróbowano już nową łapkę w postaci kosza drucianego, wyłożonego wewnątrz gładką blachą, który wiesza się na murach, do połowy w bieżącej wodzie. W Magdeburgu złapano przy pomocy tego przyrządu w ciągu kilku miesięcy około 300 t. krabów, tj. około miliona sztuk. Plaga krabów wełnistych przybrała szczególnie w Łabie i jej dorzeczu katastrofalne rozmiary. Skorupiaki te pożerają nie tylko ikrę rybią, ale również pożywienie ryb. Już obecnie zaznacza się duży spadek stanu ryb, tak że wielu dzierżawców wód rybnych musiało zmienić zawód.

MAGAZYNOWANIE MROŻONYCH RYB.

Wydział Biologiczny przy Rządzie Kanadyjskim opracował dla kupców rybnych specjalny okólnik, omawiający zasady magazynowania ryb mrożonych. Specjalny nacisk położono na możliwie skrupulatne unikanie temperatur od —5 do —1°C., w granicach których zachodzi największy rozkład w rybach w stanie mrożonym.

KWESTIA RĘKAWIC W RYBOŁÓWSTWIE.

W ostatnim „Der Deutsche Seemann" porusza tę kwestię lekarz marynarki Dr J. Ploschke i w rezultacie swych długoletnich doświadczeń radzi nakładać gumową rękawiczkę pod rękawicę używaną przy oprawianiu ryb. Przy tej metodzie lekarz zaobserwował nie tylko zwiększenie się sprawności pracy, ale nawet gojenie się poprzednio nabytych skaleczeń. (GAM).

PRZETARGI

PRZETARG NIEOGRANICZONY DYREKCJI PKP. POZNAŃ NA RÓŻNE ARTYKUŁY.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) cylindrów i kloszy szklanych;
2) drutu i pałeczek do spawania;
3) drutu stalowego, blachy: stalowej i żelaznej białej;
4) blachy: cynkowej, żelaznej, ocynkowanej i cynkowej dziurkowanej;
5) śrub, naśrubków, krążków pod naśrubki i nitów.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach: 1) 10 sierpnia 1937 r., 2) 10 sierpnia 1937 r., 3) 17 sierpnia 1937 r., 4) 20 sierpnia 1937 r., 5) 27 sierpnia 1937 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim nr 143 z dnia 25 czerwca 1937 r.

WYDAWNICTWA

ORDYNACJA PODATKOWA.

W Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 7 maja 1937 roku ukazało się rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 25 marca 1937 roku o wykonaniu Ordynacji Podatkowej. Rozporządzenie to wraz z ustawą o Ordynacji Podatkowej z dnia 15 marca 1934 roku, znowelizowaną dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, z dnia 14 stycznia 1936 roku, stanowi podstawowe przepisy, dotyczące postępowania wymiarowego i odwoławczego w podatkach: dochodowym, przemysłowym (od obrotu i w formie świadectw), gruntowym, od nieruchomości, od lokali, od energii elektrycznej, kapitałów i rent oraz częściowo w zakresie opłat stemplowych i podatku od uboju.

Wobec braku praktycznego podręcznika zawierającego całokształt obowiązujących obecnie — po dokonanej ostatnio nowelizacji — przepisów i zarządzeń w zakresie postępowania podatkowego, przy pomocy Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie , w dniu 15 maja 1937 roku ukazuje się drukiem praca p. A. Grajewskiego, radcy w Ministerstwie Skarbu pt. „ORDYNACJA PODATKOWA". — Zbiór przepisów postępowania podatkowego wraz z orzecznictwem Sądów Najwyższych roku 1937, stron 286, format A. 5. Cena egzemplarza oprawionego w płótno (bordo lub ciemno-zielone) zł 7,50.

Praca ta stanowi systematycznie ujęty i zaopatrzony uwagami i objaśnieniami autora zbiór przepisów według stanu na dzień 10 maja 1937 roku, zawierających poza ustawą i rozporządzeniem dotyczącym Ordynacji Podatkowej, cytowanych na wstępie, także: 1) ważniejsze przepisy instrukcji podatkowej z dnia 31 grudnia roku 1934, 2) okólniki Ministerstwa Skarbu, wyjaśniające Ordynację Podatkową, względnie zawierające specjalne zarządzenia, wydane na podstawie tejże Ordynacji, 3) przepisy innych ustaw i rozporządzeń, mających związek ze stosowaniem w praktyce Ordynacji Podatkowej oraz 4) obficie zebrane orzecznictwo (wyroki) Sądu Najwyższego i Najwyższego Trybunału Administracyjnego. Ponadto w załączniku do wspomnianej pracy zostały podane obowiązujące teksty wiążących się z wykonywaniem Ordynacji Podatkowej ustaw i rozporządzeń, dotyczących ulg przy spłacie zaległości podatkowych, poboru odsetek od zaległości podatkowych, spłaty należności podatkowych w papierach wartościowych itd.

Zestawienie ważnych terminów podatkowych, ujętych w formę kalendarza (składanie zeznań płatności podatków, ukończenia wymiarów) oraz szereg skorowidzów zamykają całość omawianego podręcznika, niezbędnego dla każdego, kto pragnie być dokładnie zorientowanym w przepisach dotyczących obowiązków i uprawnień płatników i władz skarbowych w związku z wymiarem i poborem podatków, wnoszeniem odwołań i w innych licznych przepisach postępowania podatkowego.

Na wydawnictwo „ORDYNACJA PODATKOWA" nie trzeba pisać zamówienia. — Wystarczy wpłacić należność do PKO. na konto Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie nr 18750, podając na odwrocie blankietu nadawczego tytuł zamówionej książki, a książka zostanie wysłana odwrotną pocztą bez doliczania kosztów przesyłki. Przy innych zamówieniach dolicza się koszt zaliczenia pocztowego. —

Import owoców południowych i kolonialnych
w pierwszych 5 miesiącach bieżącego roku

W PIERWSZYCH 5 MIES. BIEŻ. ROKU. Import głównych owoców południowych i towarów kolonialnych wynosił w czasie od 1 stycznia do 31 maja 1937 r. ogółem 39.473,2 t, wartości 28.510 tys. złotych. W porównaniu z importem w takim okresie ubiegłego roku, przywóz wymienionych towarów wzrósł pod względem tonażu o 1.771,0 ton, a pod względem wartości o 3.312 tys. zł. Z cyfr tych wynikałoby, że konsumpcja towarów kolonialnych i owoców południowych zwiększyła się w roku bieżącym o około 5% i w związku z tym sytuacja w handlu tymi artykułami musiała się polepszyć w stosunku do ubiegłego roku. W rzeczywistości tak jednak nie jest, gdyż prawie wszystkie firmy handlowe notują spadek obrotów gotówkowych w poszczególnych artykułach i twierdzą, że na razie nie ma widoków utrzymania obrotów na pewnym ustalonym poziomie. Objaw ten jest wynikiem pauperyzacji szerszych mas konsumentów oraz nieregularnym dowozem i niejednolitą podażą towarów importowanych. W pewnych okresach rynek polski ma nadmiar towaru zagranicznego, w innych znów za mało.

Szczegółowo import owoców i towarów kolonialnych przedstawiał się w pierwszych pięciu miesiącach br. w porównaniu z takim okresem w ubiegłym roku następująco:

Nazwa towaru	1936 r. import		1937 r.	
	ton	wartość w tys. zł	ton	wartość w tys. zł
winogrona świeże	335,6	273,0	69,0	85,0
jabłka świeże	505,4	286,0	27,2	12,0
banany zielone	893,0	444,0	764,3	393,0
pomarańcze, mandarynki i grapefruity	20 871,6	9 536,0	22 238,2	10 733,0
cytryny	3 578,9	1 814,0	5 041,8	3 065,0
śliwki suszone	2 184,5	1 238,0	2 966,2	1 689,0
rodzynki i koryntki	1 242,4	858,0	1 240,7	942,0
figi	252,4	152,0	177,1	115,0
orzechy laskowe i włoskie	445,1	875,0	240,5	527,0
migdały	168,6	491,0	151,4	558,0
	30 477,5	16 067,0	32 916,2	18 119,0
kawa surowa	3 037,0	3 634,0	2 268,0	2 926,0
herbata	650,0	2 416,0	891,4	3 197,0
korzenie	550,8	688,0	560,8	797,0
kakao w proszku	39,5	65,0	60,3	78,0
kakao w ziarnie	2 948,4	2 128,0	2 776,5	3 393,0
	7 225,7	8 931 0	6 557,0	10 391,0
— +	30 477,5	16 067,0	32 916,2	18 119,0
razem	37 702,2	24 998,0	39 473,2	28 510,0

Z powyższych cyfr wynika, że import nie był utrzymany w poszczególnych artykułach na poziomie importu z takiego okresu ubiegłego roku. Mianowicie spadł znacznie pod względem tonażu import winogron i jabłek świeżych, bananów o około 10%, fig o ok. 30%, orzechów o ok. 46%, migdałów o ok. 10%, kawy surowej o ok. 25,5%, ziarna kakaowego o ok. 6%; wzrósł natomiast import pomarańcz, mandarynek i grapefruitów o ok. 8%, cytryn o ok. 40%, śliwek suszonych o około 36%, herbaty o ok. 37% i korzeni o około 2%.

Na rynek jednak weszły z pomarańcz, mandarynek, grapefruitów i cytryn, nie całe ilości. Duża bowiem ilość szczególnie pomarańcz i cytryn wskutek nadmiaru importu w niektórych miesiącach zepsuła się już po ocleniu w magazynach portowych względnie składach firm owocowych w kraju. Naraziło to dane firmy na duże straty, które w obecnym sezonie letnim ze względu na słabą konsumpcję innych owoców nie dadzą się wyrównać. Również herbata nie znalazła zbytu po ocleniu i zmagazynowana jest w składach poszczególnych firm handlowych. Pomimo, że ceny zakupu herbaty są dość wysokie i tendencja na rynkach zagranicznych jest na ten artykuł bardzo mocna, importerzy wskutek nadmiaru herbaty sprzedają ją po cenie kosztów własnych, a bardzo często nawet poniżej kosztów własnych. Również korzenie, których ceny za granicą od dłuższego czasu są utrzymane na pewnym stałym poziomie, w kraju sprzedawane są po takich cenach, które bardzo często nie pokrywają kosztów własnych. Taka sama sytuacja jest i w artykułach, których import zmniejszył się. Mianowicie kawę brazylijską, orzechy, migdały, figi i koryntki oddaje się po takich cenach, które pokrywają koszty wyłożonych wkładów z bardzo małym zarobkiem.

Jedynie import bananów jest intratny a to dlatego, że w tym artykule nie ma prawie żadnej konkurencji. Istnieją wprawdzie w Gdyni cztery dojrzewalnie bananów, które trudnią się przywozem tego owocu, lecz tylko jedna z nich odgrywa dużą rolę w przywozie i obsłudze rynku w ten artykuł. Ma ona pewnego rodzaju monopol w imporcie bananów na skutek posiadania wyłącznego przedstawicielstwa koncernu „Fyffesa“, którego banany pod względem zewnętrznego wyglądu są najładniejsze, więcej od innych bananów wytrzymałe na długotrwałość transportu oraz lepsze dla dojrzewania. Poza tym posiadają one grubszą skórkę (łupinę) i wskutek tego mogą być nieco dłużej przechowywane w składach detalicznych od bananów innego pochodzenia, naturalnie tylko wtedy, o ile nie są przejrzałe.

KRONIKA

OBRÓT TOWAROWY POLSKO - WĘGIERSKI.

Zwracamy uwagę importerom owoców świeżych, że w dniu 1 lipca br. weszło w życie obwieszczenie Ministra Skarbu z dnia 25 VI 1937 r. w sprawie specjalnej kontroli obrotu towarowego polsko - węgierskiego. Cały przywóz z Węgier uzależniony jest z dniem 1 lipca br. od przedstawienia świadectw rozrachunkowych przy odprawach celnych. Szczegółowych informacyj udzielają w tym względzie Izby Przemysłowo-Handlowe wzgl. delegatury Państwowego Instytutu Rozrachunkowego przy Izbach Przemysłowo-Handlowych.

OBNIŻENIE CŁA PRZYWOZOWEGO NA WANILIĘ.

W traktacie handlowym polsko - francuskim z dnia 22 maja 1937 r. cło konwencyjne na wanilię w strączkach, również mieloną, chociażby z cukrem (poz. polskiej tar. celn. 82 p. 2) ustalone zostało na zł 1.800,— od 100 kg. Mianowicie zniżka celna wynosi 55% od cła normalnego.

NOWE TOWARZYSTWO DLA HANDLU Z RUMUNIĄ.

Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego postanowiło zorganizować Rumuńsko - Polskie Towarzystwo Handlowe z siedzibą w Bukareszcie z kapitałem akcyjnym minimum 5 milion. lei. Tow. to będzie miało za zadanie przeprowadzenie wymiany towarowej między Polską a Rumunią.

SPRAWA UKŁADU HANDLOWEGO POLSKO - TURECKIEGO.

Zwracamy uwagę importerom owoców południowych, że wobec niedojścia jeszcze do porozumienia z Turcją w sprawie nowego układu handlowego polsko - tureckiego, układ dotychczasowy został prolongowany do dnia 17 lipca br.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 5 lipca br. nadszedł do Gdyni s/s „Vikingland“ z ładunkiem 25.000 kg koryntek greckich.

Dnia 9 lipca br. zawinął do portu s/s „Caledonia“ z transportem 6.500 skrzyń cytryn włoskich.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 16 lipca br. ma nadejść do Gdyni s/s „Nerma“ z ładunkiem ca 2.000 skrzyń cytryn włoskich.

Dnia 22 względnie 23 lipca br. oczekiwany jest s/s „Lewant“, którym ma nadejść transport ca 10.000 kg sułtanek greckich.

Dnia 23 lipca br. spodziewany jest s/s „Aasne“ z ładunkiem owoców suszonych.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (13 VII 1937 r.)

Sytuacja w hurtowym handlu towarów kolonialnych nie uległa w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego żadnej poprawie. W handlu importowym panuje prawie zupełny zastój. Transakcje dochodzą do skutku w bardzo rzadkich wypadkach i to tylko na drobne ilości towarów. Kupcy krajowi sądzą, że ceny na towary kolonialne ulegną dalszej zniżce i w oczekiwaniu tej zniżki

nie dokonują uzupełniania sobie zapasów. Wobec tego zapasy towarów u importerów są duże.

Pomimo powyższego, importerzy dokonują nowych zakupów na rynkach zagranicznych i przygotowują się do nowego sezonu.

Kawa surowa:

Zbyt kawy na rynku krajowym szczególnie niebieskiej bardzo słaby. Na razie nie ma żadnych widoków, aby w tym dziale nastąpiło pewne ożywienie. Ceny sprzedaży towaru oclonego wahają się obecnie loco magazyn importera następująco: Kawa Victoria 7 za 1 kg 3,75—3,80, Kapitania zł 3,95—4,05 zależnie od wielkości ziarna, Santos przec. zł 4.40 do 4,70 za kg.

Koszty związane z importem kawy w transakcjach wiązanych spadły do 37% ceny towaru cif. Niektórzy eksporterzy oferują nawet eksport np. do Brazylii już po 32—35%, ale i na taki stosunek dopłaty nie znajdują reflektantów na przywóz kawy.

Ceny na rynkach zagranicznych kształtowały się następująco. Np. w Hamburgu notowano w dniach 10 i 12 VII br. kawę Superior Santos w fenigach za 0,5 kg netto przy odbiorze conajmniej 50 worków — sprzedaż — kupno — transakcje — nowe kontrakty na lipiec i wrzesień po 46,00—44,00. Tendencja stała. W New Yorku notowano Santos loco w dniu 8 i 9 VII po 11,5 cent. dol. za 1 lb, a Rio po 9,25 cent. za lb. Przy transakcjach na wrzesień w dniu 8 VII Santos po 10,47 cent. a Rio po 6,97 cent., w dniu 9 VII Santos po 10.46 cent. a Rio po 6,81—6,82 cent. dol. za 1 lb.

Herbata.

Ceny herbaty na rynku angielskim spadły o ¼ d na 1 lb. Pomimo tego są mocne i na razie nie ma widoków załamania się obecnej tendencji. W kraju ceny kształtują się następująco u importerów za towar oclony: Sumatra po zł 12,50-13,00 za kg, Ceylon 13,00—14,50 zł (gat. przec.) Zbyt herbaty Sumatra trochę lepszy od Ceylonu. Importerzy starają się likwidować stare zapasy i sprzedają prawie wszystkie gatunki herbaty z zarobkiem 20 gr na kg.

Korzenie.

Na rynkach zagranicznych tendencja na pieprz mocna. Ceny zwyżkowały. Eksporterzy zagraniczni oferują ten artykuł po cenie 26,00—27,00 hfl. cif Gdynia za 100 kg. Na rynku krajowym nie ma zbytu. Importerzy oczekują jednak szybkiej zmiany sytuacji ze względu na zbliżający się sezon produkcji konserw i w związku z tym konieczności zwiększenia zapotrzebowania na pieprz. Obecnie sprzedaje się odnośny artykuł po cenie zł 4,60 do 4,70 za kg loco magazyn importera. Ceny na cynamon Vera wynoszą zł 6,30 — 6,40 za kg. Cynamon Lignea sprzedaje się po zł 5,20 do 5,30 za kg, ziele angielskie (piment) po zł 6,40 — 6,60 za kg.

Ziarno i masło kakaowe.

Ceny na rynkach zagranicznych mają tendencję zniżkową. Zbyt w kraju bardzo słaby, ceny również zniżkują. Na masło kakaowe nie ma zbytu w ogóle, a to ze względu na okres letni, w którym konsumpcja tego artykułu jest zawsze mała. Ceny zł 3,60 — 3,80 za kg.

Owoce suszone.

Tendencja zwyżkowa na rodzynki i śliwki. Rodzynki greckie typ 4 sprzedawane są po zł 2,20 — 2.30 za kg, tureckie typ 9 po zł 2.— a typ 10 po zł 2,10 za kg, amerykańskie po zł 2,30 za kg.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 30 czerwca do 13 lipca br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne 3 przetargi, na których wystawiły 70 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 450 skrzyń cytryn włoskich, 500 klatek pomidorów holenderskich i 300 klatek winogron holenderskich.

Z wystawionych ilości sprzedano 70 skrz. pomarańcz hiszpańskich, 250 skrzyń cytryn włoskich, 500 klatek pomidorów holenderskich i 200 klatek winogron holenderskich.

Pomarańcze sprzedano w cenie 18 zł za 1 skrzynię, cytryny włoskie 39—40 zł za 1 skrzynię. Za pomidory płacono 7,— do 11,25 zł za 1 klatkę. Winogrona sprzedano po 13,50 do 14,75 zł za 1 klatkę.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 5 lipca aukcję wystawiając 70 skrzyń pomarańcz hiszpańskich i 450 skrzyń cytryn włoskich. Pomarańcze w całości sprzedano po 18 zł za 1 skrzynię. Cytryn włoskich sprzedano 250 skrzyń po 39 do 40 zł za 1 skrzynię. Udział w przetargu wzięło 3 kupców.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły przetarg dnia 30 czerwca br. i wystawiły 200 klatek pomidorów holenderskich i 300 klatek winogron holenderskich. Sprzedano wszystko w cenie: pomidory 10.75—11.25, winogrona 13,50—14,75 zł za 1 klatkę. Na aukcji było obecnych kilkunastu kupców.

Następny przetarg odbył się dnia 7 lipca br. Wystawiono 300 klatek pomidorów holenderskich, które w całości sprzedano po 7 do 7,25 za 1 klatkę. Udział w przetargu wzięło 8 kupców.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Włochy.

W związku z nadchodzącym sezonem winogron włoskich ustalone zostały jakość i opakowanie towaru eksportowego. Ustalono między innymi rozmiary klatek, w które mają być pakowane winogrona. Podobnie jak klatki tak i beczki i kosze mają być standartowe.

Ściślejszej kontroli podlegać ma gatunek eksportowanego towaru. W tym celu wyznaczono stałe miejsca kontroli, które mają za zadanie badać każdą partię przeznaczoną do eksportu.

Na rynku owoców suszonych jak migdały. orzechy itp. odczuwa się pewne uspokojenie po silnym zainteresowaniu w ubiegłym miesiącu.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 31 lipca 1937 r. | NR 14

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Struktura eksportu z Pomorza i powiatów nadnoteckich w roku 1936

Okręg Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni (woj. pomorskie i ziemia nadnotecka), posiadający naturalne warunki dla rozwoju rolnictwa i hodowli oraz zasobny w lasy, eksportuje przede wszystkim surowce i przetwory rolne, hodowlane i drzewne. Inne artykuły w eksporcie z okręgu Izby poważniejszej roli nie odgrywają.

Udział Pomorza i ziemi nadnoteckiej w eksporcie ogólno - polskim jest nieznaczny, gdyż wynosi zaledwie około 7,5%, co stanowi mniej niż $^1/_{14}$ całego eksportu z Polski. Gdy się uwzględni jednak niewielki obszar okręgu Izby (około $^1/_{10}$ obszaru Polski), słabe jego zaludnienie i brak warunków naturalnych dla powstania przemysłu (poza rolnym i leśnym) udział ten przedstawia się poważnie w porównaniu z innymi dzielnicami Polski.

Gałęzią przemysłu, posiadającą najbardziej korzystne warunki dla swego rozwoju, ze względu na zasoby surowcowe na miejscu jest przemysł rolny (przetwórstwo zbóż, okopowych i produkcja zwierzęca). Przemysł ten rozwinął się w okręgu Izby w wysokim stopniu i produkuje w ilościach przekraczających znacznie zapotrzebowanie regionu, stanowiąc znakomitą bazę dla działalności eksportowej.

Należy również zaznaczyć, że Pomorze, jako terytorium położone w bliskości, posiada szczególnie dobre warunki dla rozwoju eksportu.

Eksport w okręgu Izby pod względem procentowego udziału w nim poszczególnych grup towarowych, przedstawia się jak następuje:

I.	Artykuły roślinne	26.3%
II.	Artykuły zwierzęce	54.6%
III.	Artykuły spożywcze (bez przetworów zwierzęcych) . .	4.0%
IV.	Drzewo i wyroby drzewne .	7.9%
V.	Różne inne artykuły przemysłowe	7,2%
	razem . .	100%

Z powyższego wynika, że prawie 93% eksportowanych towarów stanowią artykuły pierwszych czterech grup, z których gros, jak to będzie niżej wykazane, przypada na artykuły przemysłu rolnego i leśnego. Dla ścisłości należy zaznaczyć, że dość poważny eksport takich artykułów produkcji rolnej jak makuchy pochodzenia egzotycznego, ryż łuszczony, nie wiąże się z rolniczym charakterem okręgu. O lokalizacji na Pomorzu zakładów produkujących powyższe artykuły zadecydowały względy komunikacyjne. Łuszczarnia ryżu ulokowała się w Gdyni, a olejarnie w Gdyni i Toruniu.

W grupie pierwszej, artykułów roślinnych, najpoważniejszą pozycję stanowi przede wszystkim mąka. W roku ubiegłym, 1936, wartość wywozu mąki przerobionej w młynach okręgu pomorskiego, wynosiła około 11 milionów złotych, co stanowi prawie 37% ogólnopolskiego eksportu tego artykułu. Jeśli z tego eksportu wyeliminuje się eksport dokonany przez Państwowe Zakłady Przemysłu

Zbożowego, okaże się, że tutejszy okręg reprezentuje więcej niż 50% eksportu ogólnopolskiego mąki, wyprodukowanej w młynach prywatnych. Tak wysoka cyfra eksportu znajduje swoje uzasadnienie w znacznych remanentach mącznych regionu. Produkcja mąki na Pomorzu przekracza znacznie jego zapotrzebowanie, co powoduje konieczność zbytu poza granicami okręgu.

Jeśli chodzi o eksport zboża i strączkowych, to rola okręgu Izby w ogólnopolskim eksporcie jest nieznaczna. Ogółem wywieziono z niego w r. 1936 zboża i roślin strączkowych za około 3,5 miliona złotych. Eksport ten był kierowany głównie przez Gdańsk.

Następną pozycję w eksporcie artykułów roślinnych stanowi ryż łuszczony z cyfrą około 1,8 miliona złotych, co stanowi większość globalnego eksportu ryżu z polskiego obszaru celnego. Eksport ziemniaków wyrażał się cyfrą około 1 miliona złotych, co wynosi około 23% eksportu ogólnopolskiego w r. 1936. Należy podkreślić, że na Pomorzu i w Wielkopolsce istnieją najpoważniejsze firmy, trudniące się eksportem ziemniaków.

Eksport nasion osiągnął w roku ubiegłym wartość około zł 850.000, w tym najwięcej nasion koniczyny i buraków pastewnych. Pozostałe artykuły roślinne, takie jak grzyby, jagody, warzywa i zioła lecznicze, nie odgrywają w eksporcie poważniejszej roli. Równowartość wywozu tych artykułów wynosiła w r. 1936 łącznie około 1,5 miliona złotych.

Można więc określić wartość eksportu wszystkich artykułów roślinnych z okręgu Izby w roku ubiegłym na około 20 milionów złotych.

W drugiej grupie, t. zn. w eksporcie artykułów zwierzęcych, na pierwszym miejscu należy wymienić eksport szynek w puszkach, szynek peklowanych, bekonów oraz innych artykułów mięsnych. Doliczając do powyższego eksport zwierząt żywych i bitej trzody — otrzymamy pokaźną cyfrę eksportu, którego równowartość w r. 1936 osiągnęła około 35 milionów złotych. W porównaniu z eksportem ogólnopolskim wymienionych artykułów udział okręgu wyraża się w około 30%. Większość omawianych artykułów stanowią szynki w puszkach i bekony.

Eksport masła osiągnął w roku ubiegłym wartość około 5,5 milionów złotych. Udział procentowy okręgu w eksporcie ogólnopolskim wynosił około 29%. Należy zaznaczyć, że gros tego eksportu dokonano za pośrednictwem organizacyj spółdzielczych.

Warto wspomnieć jeszcze, że przemysł serowarski czyni intensywne starania w kierunku zdobycia rynków zbytu za granicą. Dotychczasowe próby pozwalają przypuszczać, że z czasem rozwinie się na Pomorzu nowa gałąź eksportu, sięgająca nawet na bardzo odległe rynki.

Eksport ryb (węgorze, łososie) i śledzi solonych w ostatnich czasach rozwija się pomyślnie. W roku ubiegłym wywóz tych ryb osiągnął cyfrę około 800.000 zł. Pomorze, a ściślej mówiąc Gdynia z wybrzeżem, zaczyna coraz większą rolę odgrywać w produkcji i eksporcie konserw rybnych. Wysokość tego eksportu zależna jest jednak od wielkości połowów ryb morskich. W roku ubiegłym eksport szprotów w oliwie i innych konserw wynosił zaledwie około 117.000 zł.

Pozostałe artykuły zwierzęce — jak drób, jaja, jelita i raki — nie odegrały poważniejszej roli. W przybliżeniu cyfrę eksportu tych artykułów można określić na 250.000 zł.

Z cyfr wyżej przytoczonych wyraźnie wynika, że artykuły zwierzęce reprezentują w eksporcie bardzo poważną sumę około 41,5 mil. złotych.

Spośród artykułów spożywczych (bez przetworów zwierzęcych) najważniejszą pozycję w eksporcie stanowią makuchy wszelkiego rodzaju (wytwarzane przede wszystkim z surowców egzotycznych). Wartość eksportu tego artykułu wyniosła w roku ubiegłym około 2 miliony złotych, co stanowi gros eksportu z polskiego obszaru celnego.

Eksport cukru osiągnął kwotę około 900 tys. złotych, co stanowi mniej więcej $^1/_7$ eksportu z całej Polski. Eksport artykułów ubocznych, t. zn. melasy i wysłodków, był stosunkowo nieznaczny, a to skutkiem znacznej konsumcji tych artykułów na rynku wewnętrznym.

W przybliżeniu więc wartość globalna wymienionych artykułów spożywczych wynosiła w roku ubiegłym około 3 miliony złotych.

Drzewo i artykuły drzewne stanowią dość poważną pozycję eksportową. W r. 1936 wartość ogólną tego eksportu można określić na ca 5½ miliona złotych, w tym większość stanowi eksport tarcicy. Stosunkowo nieznaczną pozycję w ramach powyższego stanowią: meble stolarskie, drzwi płytowe, listwy do ram, skrzynki, klepki i deszczułki posadzkowe. Należy zaznaczyć, że eksport z Polski drzwi płytowych i listew do ram dokonywany jest wyłącznie przez firmy, mające swoją siedzibę w okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Specyficzny dla okręgu Izby jest również eksport obręczy wiklinowych, który w roku ubiegłym osiągnął kwotę 600.000 zł. Razem więc omawiana grupa reprezentuje w eksporcie z roku ubiegłego wartość około 6 milionów złotych.

Przechodząc z kolei do ostatniej, V. grupy artykułów różnych, reprezentującej w eksporcie wartość około 5½—6 milionów złotych, napotkamy tu na ciekawe gałęzie eksportu specyficzne dla okręgu Izby.

Przede wszystkim należy wymienić eksport różnych wyrobów żeliwnych, którego wartość wyniosła w roku ubiegłym około 1.350.000 zł. Najważniejsze pozycje w tym eksporcie stanowią wanny, sanitaria i rury.

Doskonałe widoki rozwoju posiada eksport maszyn i narzędzi rolniczych. Wartość jego w roku 1936 wynosiła około 157.000 zł. W roku bieżącym wywóz ten prawdopodobnie zwiększy się kilkakrotnie.

Ciekawy jest również eksport pianin i fortepianów, wyrażający się w cyfrze około 70.000 zł. Eksport ten kierowany jest nawet na bardzo odległe rynki pozaeuropejskie.

Z innych ważniejszych artykułów tej grupy należy wymienić jeszcze kable okrętowe, sodę amoniakalną, tekturę, rury drenowe, krochmal ziemniaczany, białko ryżowe i skóry. Znacznie mniejszą rolę w eksporcie odgrywają takie artykuły jak wapno, karbid, ług mydlany i t. p.

Rzecz oczywista, że lista wyżej wyszczególnionych artykułów nie wyczerpuje wszystkich towarów eksportowanych z okręgu Izby. Nie wymieniając szeregu drobnych pozycyj odnoszących się do innych towarów tej grupy o wartości niekiedy kilku tysięcy złotych zaznaczyć należy, że w sumie ogólnej ich eksport stwarza poważną pozycję.

Ogółem eksport z Pomorza zamknie się w cyfrze około 76 milionów złotych. Nie jest on bardzo zróżniczkowany, przeciwnie, nosi raczej charakter jednostronny, ściśle związany z warunkami geograficznymi okręgu. Eksport ten jest jak już zaznaczono wyżej eksportem rolniczo - przemysłowym w swej znacznej większości.

Jeśli chodzi o rynki zbytu, to aczkolwiek eksport z Pomorza zaczyna obecnie docierać do rynków najbardziej odległych i egzotycznych, gros jego jest kierowany *do państw skandynawskich, Anglii i Niemiec.* Powyższe staje się zrozumiałe, gdyż są to kraje importujące duże ilości artykułów produkcji roślinnej i zwierzęcej, które w strukturze eksportu pomorskiego odgrywają tak znaczną rolę. Na dalszych miejscach dopiero stoją kolejno rynki następujące: Belgia, Holandia, Czechosłowacja, Francja, U. S. A.. Palestyna i kraje Afryki.

Wacław Kalbarczyk.



KONFERENCJA POD PRZEWODNICTWEM PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ W SPRAWACH REGIONALNEGO PLANU ROZBUDOWY.

Na konferencji, która odbyła się w Gdyni dnia 24 lipca pod przewodnictwem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej w obecności wicepremiera inż. E. Kwiatkowskiego oraz Ministrów Spraw Wojskowych gen. Kasprzyckiego i Spraw Zagranicznych p. J. Becka w sprawach, związanych z realizacją regionalnego planu rozbudowy oraz zabudową nadmorskiej części m. Gdyni, Izbę naszą reprezentował urzędujący wiceprezes p. Feliks Kollat.

URLOP PREZESA IZBY.

Prezes naszej Izby p. Stanisław Tor rozpoczął z dniem 20 lipca rb. miesięczny urlop wypoczynkowy. Zastępował go do dnia 25 lipca Wiceprezes p. Feliks Kollat, a obecnie zastępuje Wiceprezes dr Władysław Smoleń.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W CZERWCU BR.

Statki polskiej floty handlowej, bez uwzględnienia przewozów linii palestyńskiej, oraz przewozów towarzystwa Gdynia—Ameryka, Linie Żeglugowe pomiędzy Kopenhagą a Ameryką Północną przewiozły w czerwcu 134.501 t. towarów, wobec 131.276 t. przewiezionych w maju b. roku, oraz 122.530 t. przewiezionych w czerwcu ubiegłego roku. Z ogólnej ilości na eksportowe towary przypadło 91.666 ton (VI 1936: 82.598 t.), na importowe 41.261 t. (VI 1936: 35.345 t.), na tranzyt morski 884 t. i na przewozy między portami zagranicy 690 t. (VI 1936: 4.587 t. przewiezionych między portami zagranicy i w tranzycie morskim).

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły ogółem 81.081 t. towarów (VI 1936: 67.408 t.), w tym 42.984 t. towarów eksportowych, 36.523 t. importowych, 690 t. w tranzycie morskim. 884 t. między portami zagranicy.

Linie regularne Żeglugi Polskiej przewiozły 33.990 t. towarów (VI 1936: 24.790 t.). w tym w eksporcie 17.801 t. (VI 1936: 14.861 t.), w imporcie 14.615 t. (VI 1936: 8.351 t.), w tranzycie morskim 884 t., między portami zagranicy 690 t. (VI 1936: obie ostatnie kategorie przewozów razem: 1.578 t.) Na liniach Żeglugi importowe przewozy szczególnie silnie

wzrosły względem odpowiedniego miesiąca ubiegłego roku.

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 47.091 t. wobec 42.618 t. w czerwcu ub. roku. wzrost więc i bezwzględny i procentowo jest mniejszy niż w liniowej żegludze. Dziwić się temu nie można, gdyż ilość trampów się nie zwiększyła i można tylko mówić o ich intensywniejszej eksploatacji w roku bieżącym. Eksportowych ładunków przewieziono 25.183 t., w tym 13.450 t. węgla i 11.733 t. koksu (VI 1936: 20.222 t., również wyłącznie węgla i koksu), importowych towarów 21.908 ton, w tym 13.566 t. kostki granitowej, 5.542 t. rudy, 2.800 t. tomasyny (VI 1936: sama ruda i 2.781 t. złomu).

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego (Polbrytu) przewiozły na wszystkich liniach 8.467 t. towarów wobec 7.511 t. przewiezionych w czerwcu ub. roku. Na zwyżkę przewozów złożyło się zwiększenie przewozów eksportowych, podczas gdy import pozostał na poziomie zeszłorocznego czerwca — około 2.300 ton. Obie linie angielskie przewiozły 8.395 t. towarów, linia do Havre, służąca głównie przewozowi emigrantów, przewiozła 40 t. do Havre i 32 t. z Havre. Na angielskich liniach było eksportowych ładunków 6.107 t. (VI 1936: 4.038 t.), importowych zaś 2.288 t. (VI 1936: 2.281 t.)

Eksportowano w kierunku Londynu 2.601 t., w tym przez Gdynię 2.139 t., przez Gdańsk 462 t., w kierunku Hull eksportowano 3.506 t.. w tym 1.468 t. przez Gdynię i 2.038 t. przez Gdańsk.

Importowano z Londynu 917 t., w tym do Gdyni 596 t., do Gdańska 321 t., importowano z Hull 1.371 t., w tym 1.177 t. do Gdyni i 194 t. do Gdańska.

Statki towarzystwa Gdynia — Ameryka L. Ż. przewiozły więcej pasażerów, lecz mniej towarów niż w porównawczym czerwcu ubiegłego roku. Złożyły się na to różne przyczyny. głównie mniejsza ilość odjazdów na linii północno-atlantyckiej. Wobec pilnego remontu statku „Batory" jego przyjazd kolejny nastąpił dopiero w lipcu, a czerwiec miał tylko 2 statki razem w obie strony. Ogółem przewieziono na obu liniach razem 1.900 pasażerów i 4.303 t. towarów (VI 1936: 1.889 pasażerów i 8.122 t. towarów).

Na północno-amerykańskiej linii ogółem przewieziono 859 pas. i 1.510 t. towarów, w tym 496 pas. i 710 t. towarów było na statku przybywającym, 363 pas. i 800 t. tow. na statku odchodzącym. Na południowo - amerykańskiej linii było 179 pas. i 1.708 t. towarów, w jednym wejściu statku, i 862 pas. oraz 1.085 t. towarów w jednym odejściu. Obsadę statków pasażerami, z wyjątkiem przybywającego z Południowej Ameryki statku (i ten miał więcej pasażerów niż zwykle), była znacznie wyższa niż w czerwcu roku ubiegłego.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarobu) pracowały w miesiącu sprawozdawczym wyjątkowo intensywnie, przewyższając swe własne przewozy czerwcowe z lat ubiegłych. Przewieziono 40.650 t. węgla i koksu, którego przewieziono trzy ładunki całookrętowe do Gefle; w razie przewozu samego węgla ilość ogólna przewozów w czerwcu byłaby jeszcze o przeszło 1 tysiąc ton wyższa. Przy tym na kwotę powyższą złożył się wyłącznie węgiel eksportowy, gdy np. w czerwcu ub. roku przewieziono również 3.009 t. węgla angielskiego, powrotnego i z tą ilością razem osiągnięto ogólny przewóz zaledwie 39.489 ton. Węgiel poszedł do: Szwecji 25.612.5 t., Holandii 8.649 t., Belgii 3.209 t., Norwegii 3.180 t.

Podróży odbyto 15 i odwiedzono porty: Gefle (4-krotnie), Rotterdam (2-krotnie), Slite (2-krotnie), Ystad, Oskarshamn, Oxelösund, Göteborg. Slemmestad, Antwerpię. Amsterdam. Poszczególne statki przewiozły: par. Robur III — 13.296,5 ton, par. Robur IV — 7.555 t. (w tym 2 podróże z koksem), par. Robur V 10.230 t. (w tym 1 podróż z koksem), oraz par. Robur VI — 9.569 t. (podróże dalsze).

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W CZERWCU BR.

W miesiącu czerwcu urządzenia przeładunkowe przepracowały godzin 20.140 minut 55 z zużyciem prądu 105.325 kWh i przeładowały 303.317 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wyniosło za miesiąc sprawozdawczy

w bieżącym roku	166
w ubiegłym roku	102,5
przyrost wynosi zatem	63,5

RUCH BUDOWLANY W PIERWSZYM PÓŁROCZU 1937 R.

W pierwszym półroczu 1937 r. na terenie miasta Gdyni rozpoczęto ogółem 155 budynków mieszkalnych i przemysłowych o kubaturze 95 tys. m³, koszt budowy według kosztorysów wynieść ma blisko 2.500 tys. złotych.

W tymże okresie zakończono budowę 129 budynków mieszkalnych i przemysłowych o kubaturze znacznie większej — 229 tys. m³, koszt budowy według kosztorysów wynosił 7 milionów złotych.

Rozpatrując to tak istotne dla stosunków gdyńskich zagadnienie bardziej szczegółowo. otrzymamy następujące dane:

Budynki rozpoczęte mieszkalne. Ogółem rozpoczęto 142 budynki o kubaturze 92.451 m³, koszt budowy wyniesie 2.427 tys. zł. Przysporzy to Gdyni 401 mieszkań o 981 izbach mieszkalnych i 441 izbach niemieszkalnych.

	ogółem	stałe	prowizor.
liczba budynków	142	40	102
liczba mieszkań	401	218	183
liczba izb mieszk.	981	580	401
liczba izb niemieszk.	441	381	160
kubatura — m³	92.451	70.707	21.747
koszt budowy — 1000 zł	2.427	2.022	405

Zaznaczyć należy, że wszystkie budynki stałe rozpoczęte są murowane, budynki zaś prowizoryczne przeszło w 50% są drewniane.

Budynki rozpoczęte przemysłowe — ogółem rozpoczęto 13 budynków (7 stałych, 6 prowizorycznych) o kubaturze 2.668 m³ (stałych 1.130 m³, prow. 1.538 m³), koszt budowy 43 tys. zł (stałych 18 tys. zł, prow. 25 tys. zł.)

Budynki zakończone mieszkalne — zakończono 119 budynków o kubaturze 221.180 m³, koszt budowy według kosztorysów wynosi 6.988 tys. zł. Przybyło Gdyni w tych budynkach 545 mieszkań o 1.596 izbach mieszkalnych i 959 izbach niemieszkalnych.

Dzieląc budynki zakończone na stałe i prowizoryczne otrzymamy zestawienie, jak poniżej:

	ogółem	stałe	prowizor
liczba budynków	119	77	42
liczba mieszkań	545	477	68
liczba izb mieszk.	1.596	1.432	164
liczba izb niemieszk.	959	883	76
kubatura — m³	221.180	212.205	8.975
koszt budowy — 1000 zł	6.988	6.836	152

Pośród budynków stałych tylko 2 są drewniane, pośród prowizorycznych drewniane stanowią blisko 60%.

Budynki zakończone przemysłowe — razem 10 (w tym 5 stałych i 5 prowizorycznych), o kubaturze 8.099 m³ (stałe 5.359 m³, prowizoryczne 2.740), koszt budowy wynosi 108 tys. zł (stałe 67 tys. zł, prowizoryczne 41 tys. zł).

W porównaniu do pierwszego półrocza 1936 roku, w roku obecnym w odniesieniu do budynków rozpoczętych ruch budowlany znacznie osłabł, w odniesieniu zaś do budynków zakończonych, o ile chodzi o rozmiary i koszt budowy ruch jest znacznie większy.

Za pierwsze półrocze 1936 przedstawiał się następująco (w nawiasach liczby dla pierwszego półrocza 1937):

Rozpoczęto budynków ogółem 321 (155), w tym stałych 112 (47) i prowizorycznych 209 (108). Kubatura wynosi 321 tys. m³ (95 tys. m³), koszt budowy — 9.454 tys. zł (2.470 tys. zł).

Zakończono budynków ogółem 243 (129), w tym stałych 117 (82) i prowizorycznych 126 (47). Kubatura wynosi 166 tys. m³ (229 tys. m³), koszt budowy — 4.417 tys. zł (7.096 tys. złotych).

WIADOMOŚCI MORSKIE

ZAGADNIENIE ZARZĄDU PORTÓW MORSKICH I PORTÓW WEWNĘTRZNYCH.

W czasie „Tygodnia Morza" w Antwerpii, alderman tamtejszego portu p. Baelde wysunął kilka myśli, których bronił już poprzednio na Międzynarodowym Kongresie Portów Wewnętrznych w Kolonii. Przypomniał on powziętą na Kongresie jednomyślnie przez 16 państw (łącznie z Niemcami) rezolucję, iż portami powinny zarządzać miasta albo władze autonomiczne, nie zaś państwo, administracja portów wymaga bowiem dokładnej znajomości miejscowych warunków i szybkiego wydawania decyzyj; państwo winno ograniczać się do kontroli, zwłaszcza w sprawach taryfowych. P. Baelde poruszył również problem portów wewnętrznych, których ilość ostatnio bardzo wzrosła, tak, że np. do Antwerpii zawijają regularnie statki pod flagą szwajcarską z Bazylei. Zważywszy, że budowa portu wewnętrznego wymaga wielkiego kapitału, którego zwykle nie można zebrać bez pomocy państwa, trzeba zapytać się, czy inwestycje te są rentowne. Otóż Kongres Koloński doszedł do przekonania, że porty wewnętrzne należy tworzyć tylko tam, gdzie istnieje odpowiednio silne zaplecze, gwarantujące rentowność inwestowanego kapitału.

PORT SZCZECIŃSKI W I-YM PÓŁROCZU 1937 R.

W r. ub. osiągnął port szczeciński, jak wiadomo, najwyższą cyfrę obrotu towarowego — 8,4 mil. t. Ta rekordowa cyfra była wynikiem specyficznych warunków zeszłorocznych, przede wszystkim zaś wzmożonego przeładunku towarów przez porty szczeciński i królewiecki, dla ominięcia tranzytu przez Pomorze. Gdy warunki tranzytu uległy zmianie, zaznaczył się w pierwszym półroczu r. b. spadek obrotu w porcie szczecińskim o 8%. Ruch statków wynosił w tym okresie na wej-

ściu 2.627 statków (4.000.338 TRN) wobec 3.108 statków (4.525.255) w tymże okresie r. ub. Morski ruch towarowy osiągnął w I. półroczu r. b. na wejściu 1.824.035 t. (1.741.033 t.), na wyjściu przeładowano w I. półroczu r. b. 1.531.121 t. (1.897.712 t.) Ogólna suma obrotu wynosiła więc w I. półroczu r. b. 3.355.156 t. (3.638.745 t.)

NOWY PORT W DANII

W końcu czerwca otwarto w Danii nowy port morski Naestved, położony w głębi wyspy Zelandii. Po kilkuletniej kosztownej pracy połączono miasto to kanałem morskim z portem przybrzeżnym Karrebaeksminde. — Obecnie statki o nośności do 2.500 ton docierają do portu w Naestved. W tej miejscowości znajdują się największe papiernie Danii i port staje się poważnym odbiorcą celulozy, węgla i płynnego paliwa, na które zbudowano już w porcie zbiorniki na 2 mil. litrów nafty i benzyny. Nadmienić należy, że port Karrebaeksminde już otrzymywał przed laty ładunki polskiej celulozy, gdy była ona eksportowana do Danii.

OBECNY STAN SKANDYNAWSKICH FLOT HANDLOWYCH.

W ciągu pierwszego półrocza bieżącego roku w składzie flot handlowych państw skandynawskich zaszły nieznaczne, ale charakterystyczne zmiany, odbijające trafnie ich właściwe tendencje rozwojowe.

Najlepiej, z dużym rozmachem, rozwija się *norweska flota handlowa,* której stan na 1 VII br. wynosi 4.289.268 ton rejestrowych brutto, czyli o 172.349 t. brutto więcej od stanu na 1 I br. Na wynik ten złożyły się: zwiększenie tonażu motorowego o 207.004 t., oraz zmniejszenie tonażu parowego o 34.655 t. Własne budownictwo okrętowe, bardzo jeszcze skromne, pomyślnie się rozwija: większość budowanego za granicą tonażu — to cysternowce, których przybyło 12 dużych jednostek z 112.220 ton pojemności brutto.

Flota szwedzka nieznacznie się zmniejszyła w ostatnim półroczu — o 3.361 ton rejestrowych pojemności brutto i liczy obecnie 1.483.507 t. rej. brutto. Przeciwwagą nowym i kupionym za granicą statkom była pokaźna ilość sprzedanych za granicę statków. Kryją się za tym zjawiskiem wpływy ujemne wysokich płac załogom na mniej wartościowych starych statkach. Ten nieekonomiczny tonaż nie dający również dużych wpływów brutto lepiej pracuje chociażby pod banderą fińską lub estońską, gdzie poziom płac jest prawie o połowę niższy. Sąsiedztwo krajów wschodnio - bałtyckich o niższych stawkach płac marynarskich nadal niekorzystnie odbija się na stanie floty szwedzkiej, która z jednej strony z trudem konkuruje w stosunkach bałtyckich z drugiej strony sama zasila szeregi konkurencji tańszej, przez zmianę bandery na banderę marynarek „tańszych".

Flota duńska zwiększyła swój tonaż o 8.397 ton rejestrowych brutto i liczy obecnie 1.119.434 t. rej. brutto. Sporo statków sprzedano, za to większy, nowoczesny, przeważnie specjalny tonaż zbudowano w ilości 37.879 t. rej. brutto niemal wyłącznie na stoczniach duńskich (tylko 1.907 t. rej. brutto tonażu nabyto za granicą). Są to objawy bardzo dodatnie, tak ze względu na ogólną gospodarczą rolę żeglugi w życiu Danii, jak i z uwagi na podniesienie się znaczne w półroczu sprawozdawczym wartości całkowitej czynnego tonażu duńskiego.

WYZYSKANIE ZAPASU UNIERUCHOMIONYCH STATKÓW W STANACH ZJEDNOCZONYCH A. P.

Amerykański Shipping Board (obecnie The United States Maritime Commission), posiadający jeszcze olbrzymi zapas unieruchomionych od pierwszych lat powojennych okrętów, obecnie w związku ze zwyżką cen na tonaż sprzedaje te statki, częściowo na złom, częściowo do dalszej eksploatacji.

Ze względu na zapotrzebowanie na tonaż cysternowy wystawiono 6 statków większych na sprzedaż, z tym, że statki zostaną przebudowane na tankowce i to w Stanach Zjednoczonych, w ciągu roku od daty nabycia. Cztery z tych dużych statków zostały nabyte dwa natomiast będą wystawione na sprzedaż ponownie.

28 innych stalowych statków, „o niedostatecznych walorach handlowych i wojennych" zostało ponownie wystawionych na licytację. Rok temu uzyskano za nie sumę maksymalnych ofert 350 tys. dolarów, obecnie już 660 tys. dolarów. Również dla nabywców tych statków są zastrzeżenia: muszą oni być Amerykanami, rozbiórka musi być uskuteczniona w Stanach, chociaż złom wolno wywieźć; w razie dalszej eksploatacji statku nie może on zawijać do jakiegokolwiek z portów Stanów Zjednoczonych w ciągu 10 lat.

KRYTYCZNE UWAGI O ZBYT GWAŁTOWNEJ ZWYŻCE FRACHTÓW MORSKICH.

W okresie powszechnych zwyżek stawek frachtowych w przewozach morskich interesanci odczuwają często bardzo dotkliwie podniesienie obowiązujących stawek przewozowych na towary na liniach regularnych zwłaszcza gdy zwyżki są nieprzewidziane i zbyt nagle wprowadzane.

Nawet tak fachowe i jednostronnie reprezentujące interesy armatorów pismo, jak „Scandinavian Shipping Gazette" w Kopenhadze, w zasadzie broniąc zwyżek frachtowych, wypowiada się przeciw ich zbytniej

gwałtowności. Termin miesięczny uprzedzenia pismo uważa za bezwzględnie niewystarczający, gdyż interesanci żeglugi morskiej ponoszą poważne straty, zwłaszcza eksporterzy, o ile nie zdążyli wprowadzić do swej kalkulacji eksportowej zbyt szybko wprowadzanej zwyżki frachtu morskiego.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

POSIEDZENIE REGIONALNEGO KOMITETU PRZYWOZOWEGO PRZY NASZEJ IZBIE.

W dniu 27 lipca odbyło się posiedzenie regionalnego Komitetu Przywozowego przy naszej Izbie, podzielone zostały kontyngenty importowe na: oliwę z Francji, wino z Francji, lufę i trawę morską z kolonij francuskich, olej roślinny z Anglii, oraz śledzie świeże z Niemiec.

CŁA WYWOZOWE NA ARTYKUŁY SPOŻYWCZE.

Zwracamy uwagę firmom importowym, zajmującym się również eksportem towarów spożywczych, że rozporządzeniem Ministra Skarbu z dn. 30 VI br., ogłoszonym w Dzienniku Ustaw nr 51/37 pod poz. 388 zostały wprowadzone cła wywozowe na grzyby jadalne suszone, solone i marynowane, na konserwy rybne w hermetycznym opakowaniu oraz na ogórki, z wyjątkiem świeżych, we wszelkim opakowaniu. Wymienione artykuły są wolne od cła wywozowego tylko wtedy, o ile wywożone są za zaświadczeniami Ministerstwa Przemysłu i Handlu wzgl. w ilościach (jednorazowo): 1 kg grzybów suszonych, 5 kg grzybów solonych, marynowanych, 5 kg konserw rybnych i 10 kg ogórków.

ODSTĘPOWANIE DEWIZ ZA PRZESYŁKI DROBNE.

Obowiązkowi odstępowania bankom dewizowym dewiz i walut zagranicznych otrzymanych za wywieziony towar (Dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 V 1936 r.; Rozporządzenie wykonawcze Ministra Skarbu z dnia 24 VII 1936 r. § 19) podlegają również eksporterzy wysyłający za granicę w przesyłkach nie przekraczających wartości zł 50,— drobne ilości: raków, grzybów, szczeciny, włosia końskiego, jelit, żołądków cielęcych, pierza i puchu, piór ozdobnych i podobnych artykułów. Zwolnienie bowiem od konieczności uzyskania zaświadczeń walutowych nie zwalnia od obowiązku odprowadzenia dewiz.

Inspektorat Główny Ochrony Skarbowej (dawna nazwa: Inspektorat Dewizowy) będzie kontrolował, czy obowiązek ten został przez poszczególnych eksporterów spełniony.

TRANSAKCJE WIĄZANE Z MEKSYKIEM.

Przy transakcjach wiązanych z Meksykiem będzie stosowana obecnie — na skutek zarządzenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu — zasada ścisłej kierunkowości t. j. wywozowi do Meksyku musi zawsze odpowiadać przywóz z tego samego kraju. Dotychczas Meksyk wchodził w skład grupy krajów (kraje Ameryki Środkowej, wysp morza Karaibskiego i Ameryki Południowej — z wyłączeniem Brazylii, Argentyny i Urugwaju), z którymi obrót kompensacyjny może się odbywać przy stosowaniu odstępstw od zasady kierunkowości.

DOSTAWY CZARNYCH JAGÓD NA RYNEK ANGIELSKI.

Jagody czarne są konsumowane tylko przez ludność w północnej części środkowej Anglii i północnej Anglii oraz częściowo w Szkocji. Największa konsumcja przypada na północną Anglię, zwłaszcza bliżej wschodniego brzegu i zmniejsza się stopniowo im bardziej na południe, przy czym od okolic Nottingham począwszy, ludność tego artykułu nie zna i nie chce kupować nawet po najniższych cenach.

Z obserwacyj tegorocznego sezonu wynika, że na północy produkt ten zyskuje stałe konsumentów i że możliwości eksportu co roku będą się powiększać.

Trzeba stwierdzić, że również i w tym roku podobnie jak w latach ubiegłych, ceny wahają się, nawet w ciągu kilkunastu godzin, w granicach do 50%, zależnie od podaży i zapotrzebowania. Sprzedaż tego artykułu jest więc połączona z ryzykiem straty lub zarobku w ciągu krótkiego czasu.

Z reguły jagody czarne, jak zresztą każdy owoc i warzywa, są importowane do Anglii na sprzedaż drogą komisową na ryzyko i rachunek eksportera. Importerzy awansują jednak pewne sumy już na towar w momencie jego ładowania.

Rok ubiegły pod względem wahań cen wzgl. spadków cen był wyjątkowo złym i spowodował bardzo poważne straty zarówno dla naszych eksporterów jak i angielskich importerów. Sezon obecny dotychczas dał o połowę mniej towaru aniżeli w ostatnim roku i ceny za towar niepognieciony, który przybył w stanie twardym, t. j. niezupełnie dojrzałym

płacono w ciągu ostatnich 2 tygodni od ca 2/— do 1/—.

Jagody czarne są konsumowane wyłącznie przez ludność o skromnych budżetach gospodarskich wzgl. przez najuboższą ludność robotniczą nie inaczej jak po ich ugotowaniu, następnie w formie ciastek, tortów lub świeżej marmolady.

Nie jest wykluczonym, że fabryki tańszych marmolad używają też czarne jagody jako domieszkę w pewnej, rozumie się, tylko części do marmolad z czarnych porzeczek.

W roku ubiegłym Polska eksportowała na rynek angielski około 350 wagonów.

Przeprowadzone badania wskazują, że zbyt na jagody czarne będzie się raczej powiększać, lecz każdy eksporter musi pamiętać o wahaniach rynkowych oraz ewent. stratach z powodu delikatnego charakteru towaru, i o wykluczeniu możności spekulowania towarem, gdyż zawsze czekanie na lepszą koniunkturę może pociągnąć znaczną stratę wskutek zepsucia się towaru.

ZNAKOWANIE PRZESYŁEK MORSKICH.

Ustawa z dnia 31 stycznia 1935 r. o oznaczaniu wagi na ładunkach, przewożonych na statkach (Dz. U. R. P. nr 18, poz. 99) nakłada na Urząd Morski obowiązek przestrzegania jej przepisów i ew. zarządzenia oznaczania wagi na koszt wysyłającego.

Mimo wprowadzonego ustawowo przepisu o oznaczaniu wagi, zdarza się jednak często, że przesyłki, wysyłane przez eksporterów przez Gdynię, a ważące 1.000 kg lub więcej, nie posiadają oznaczenia wagi brutto, albo oznaczenie to jest umieszczone w niewidocznym miejscu lub w niedostateczny sposób. Wobec powyższego Państwowy Instytut Eksportowy przypomina wszystkim eksporterom o konieczności znakowania takich przesyłek (pojedynczych sztuk) przed ich wysłaniem. Zastosowanie się do wymagań wyżej wspomnianej ustawy oszczędzi eksporterom kosztów znakowania w Gdyni przez ekspedytora lub na zarządzenie Urzędu Morskiego.

Urząd zaleca znakowanie również przesyłek o niższej wadze, niż 1.000 kg, lecz rozmiarami mogących nasuwać przypuszczenie, że ważą 1.000 kg i więcej. Znakowanie ich uchroni od zbytecznego wstrzymania w przeładunku, w celu sprawdzenia wagi.

UWAGA.

P. I. E. komunikuje, że przed nawiązaniem stosunków handlowych z niżej wym. firmami należy zasięgnąć informacyj w Instytucie we własnym interesie:

1) J. S. Jacobs, Croydon, 19 Mulgrave Road — Park Lane.

2) J. S. Cymbal, 127, Pancros Road, Kings Cross London, N. W. 1.

3) Monteverde de Cuyper Haga.

4) G. Schnyf, Rotterdam.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE W OKRESIE OD 7 DO 17 LIPCA 1937 R.

AUSTRIA. Z dniem 7 bm. weszły w życie nowe stawki celne na towary z żelatyny (120 koron od 100 kg), i węgiel aktywny w różnych postaciach (35 kor. od 100 kg) oraz ogłoszona została lista towarów, głównie branży chemicznej, które pod pewnymi warunkami są wolne od cła.

BELGIA. Z powodu dużego zapotrzebowania na kopalniaki zniesione zostały ilościowe ograniczenia przywozowe na ten artykuł: zachowany został jednak system licencyjny, co pozwoli rządowi belgijskiemu w razie potrzeby ustanowić na nowo kontyngenty.

Dekretem z dn. 4 lipca rb. została zniesiona opłata licencyjna od importu pszenicy, żyta i jęczmienia.

W dn. 1 VII 37 ogłoszone zostało zarządzenie regulujące handel ziemniakami w Belgii. Ustala ono m. in., że ziemniaki muszą być wolne od chorób, od zanieczyszczeń i t. d., oraz mieć odpowiednie wymiary (młode 1 VI — 30 VI w średnicy minimalnej 34 mm, a stare minimum 4 cm).

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. W Południowej Rodezji przewidziane są ulgi celne lub zwroty cła przy przywozie pierza, potrzebnego przy wyrobie mebli, oraz surowców, używanych w szczotkarstwie, jak włosie, szczecina, drążki drewniane, spoidła itp.

Pewne zmiany celne, przeprowadzone w taryfie kolonii Sierra Leone, odnoszą się do masła, narzędzi i instrumentów, olejów i benzyny, kartofli, tytoniu i jarzyn.

BUŁGARIA. Wprowadzone zostały z dniem 7 VI br. osobne podatki od różnych towarów tak krajowych, jak i zagranicznych. Stosuje się to m. in. do dykt wszelkiego rodzaju (10%), naczyń emaliowanych oraz różnych przedmiotów z aluminium, miedzi i pakfongu (10% — tylko od zagranicznych). Prócz tego różne artykuły przemysłu krajowego (wyroby perfumeryjne, biżuteria, papiery fotograficzne) obłożone zostały znacznymi podatkami.

CZECHOSŁOWACJA. Ogłoszeniem Min. Handlu z dnia 7 VII br. została zniesiona wolność przywozu nieużywanych i używanych znaczków pocztowych.

Rozporządzeniem rządu z 30 VI 1937, została zarządzona likwidacja komisji dla spraw młynarstwa, ustanowionej rozporządzeniem z 20 VII 1935. — W ten sposób od 1 VIII br. przestaje obowiązywać kontyngentowanie produkcji młynarskiej.

ESTONIA. Ostatnio wprowadzono pewne zmiany w dotychczasowych stawkach celnych. Zmiany dotyczą nast. pozycyj:

1) żyto i inne osobno niewymienione zboże w ziarnie — bez cła, 2) zboże w ziarnie — bez cła, 3) jęczmień od kg br. — 0,075 kor., 4) pszenica od kg br. — 0,11 kor., 5) kukurydza, soczewica, groch i fasola, od kg br. — 0,25 kor., 6) owies od kg br. — 0,02.

Objęte punktami 2, 3 i 5 nasiona zbożowe gatunku czystego, wybranego (elite) i selekcyjnego (selec-

tion), o ile są sprowadzane w opakowaniach zaplombowanych przez państwową stację oceny nasion kraju wysyłającego i zaopatrzone w świadectwa stwierdzające gatunek, wprowadza się za pozwoleniem Ministra Gospodarki Narodowej bez cła.

Objęte punktami 2, 3 i 5 zboże w ziarnie dopuszczone na rynek wewnętrzny do 1 sierpnia 1937 r. wolne jest od cła.

P. 6: ziemniaki, łubin, wyka i peluszka — bez cła.

Ziemniaki można przywozić jedynie pod warunkiem zaopatrzenia przesyłki w świadectwo o zdrowotności wydane przez odpowiednie władze.

Dalsze zmiany cła zanotowano odnośnie materiału budowlanego, materiałów hydraulicznych, cementu wszelkich nazw, oprócz cementu szamotowego: domieszek hydraulicznych m. in. też puzzolanu, martwic wulkanicznych, ziemi santorowej i żużla ziarnistego, wapna hydraulicznego, gipsu mielonego, palonego lub niepalonego, alabastru, rur cementowych, cło wynosi od kg nt. 0.005 kor.

Benzyna, nafta eteryczna, gazolina, lignorina i inne mieszaniny benzyny i benzolu płacą od kg nt. — 0.11 kor. cła.

Minister Gospodarki Narodowej ma prawo obniżyć cło na benzynę, którą wprowadzają firmy eksportujące estońską benzynę z łupku.

Cło na aparaty radiowe i wzmacniacze — nawet niekompletne — wynosi od kg nt. 4,50 kor.

Części aparatów radiowych i wzmacniaczy — od kg nt. 2,50 kor.

Ważniejszą zmianę przeprowadzono w poz. 77 (wata szklana, proszek szklany, tkaniny i włókna szklane i wyroby z nich i ozdoby choinkowe), gdzie cło wynosi 0,20 kor. od kg brutto.

FRANCJA. Według wiadomości, otrzymanych z Paryża, cła francuskie podniesione zostały ogółem o 15% wartości dotychczasowej (z drobnymi wyjątkami, które nie dotyczą polskich towarów), taksa licencyjna wzrosła o 25%.

HOLANDIA. Opłaty monopolowe od importu wikliny do Holandii wynoszą: wiklina nieokorowana świeża, zielona 2 hfl. od 100 kg (cło 1% od wartości), nieokorowana sucha — 4 hfl. (cło 1% plus 4% dod.), wiklina okorowana — 4 hfl. (cło 1% plus 4% dod.), wiklina okorowana specjalnie wysokich gatunków wg uznania urzędów holenderskich — 6 hfl. (cło jak wyżej).

Z dniem 1 lipca rb. przedłużony został na dalsze 6 miesięcy okres kontyngentowania wwozu węgla do Holandii na warunkach bez zmian, t. zn. 60% przywozu brutto z r. 1933. Jak wiadomo poprzedni roczny okres skontyngentowania przedłużony był tylko na trzy miesiące do 1 lipca rb. W wyniku haskiego układu państw grupy Oslo, który wszedł w życie z dniem 1 lipca rb. Holandia przyznała Belgii, Anglii i Niemcom, pokrywającym dotychczas łącznie przeszło 95% ogólnego przywozu węgla do Holandii — prawo nieograniczonego wwozu.

Z dniem 1 lipca rb. przedłużony został okres kontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

Papier:

dachowy asfalt okres bazowy 1933/34; ustaw. przydz. 90% wagi brutto; okres kontyng. 12 mies.

tapety okres bazowy 1933/34; ustaw. przydz. 90% wagi brutto; okres kontyng. 12 mies.

celofan i t. p. okres bazowy 1933; ustaw. przydz. 100% wagi brutto; okres kontyng. 12 mies.

drukarski i piśmienniczy okres bazowy 1933/34; ustaw. przydz. 80% wagi brutto; okres kontyng. 12 mies.

księgi biurowe okres bazowy 1933/34; ustaw. przydz. 80% wagi brutto; okres kontyng. 12 mies.

luksusowy okres bazowy 1933/34; ustaw. przydz. 80% wagi brutto; okres kontyng. 12 mies.

pakowy i filcowy okres bazowy 1933/34; ustaw. przydz. 80% wagi brutto; okres kontyng. 12 mies.

wyroby z papieru okres bazowy 1933/34; ustaw. przydz. 80% wagi brutto; okres kontyng. 12 mies.

Cement — okres bazowy 1931/32; ustaw. przydz. 40% wagi brutto; okres kontyng. 12 mies.

Benzol — okres bazowy 1 X 34 — 1 X 35; ustaw. przydz. 100% wagi netto; okres kontyng. 12 mies.

Nawozy sztuczne — okres bazowy 1 VII 32 — 1 VII 33; ustaw. przydz. 30% wagi brutto; okres kontyng. 12 mies.

Saletra chilijska — okres bazowy 1932/33; ustaw. przydz. 100% wagi brutto; okres kontyng. 12 mies.

Woda amoniakowa — okres bazowy 1934; ustaw. przydz. 100% wagi netto; okres kontyng. 12 mies.

Przewodniki elektryczne — okres bazowy 1931/32; ustaw. przydz. 40% wagi brutto; okres kontyng. 12 mies.

Śruby żelazne — okres bazowy 1933; ustaw. przydz. 40% wagi brutto; okres kontyng. 12 mies.

Izolatory (podstawy do przewodników elektrycznych) — okres bazowy 1933; ustaw. przydz. 100% wagi brutto; okres kontyng. 12 mies.

Przędza lniana nieskręcana — okres bazowy 1933; ustaw. przydz. 30% wagi brutto; okres kontyng. 12 mies.

W porównaniu z poprzednim okresem w warunkach kontyngentowania powyższych artykułów zaszły następujące zmiany:

Papier — okres kontyngentowania rozszerzono z 6 na 12 miesięcy.

Benzol — okres kontyngentowania skrócono z 6 na 3 miesiące.

NORWEGIA. Cło na łyżki i widelce z miedzi, aluminium i niklu podwyższone zostało z 0,75 na 1.— kor. od kg. Kwasoodporne flizy, używane w przemyśle, nie wyrabiane w Norwegii, mogą być wwiezione za zgodą Departamentu Celnego za cłem 1 kor. od 100 kg.

RUMUNIA. Dekretem Królewskim wprowadzone zostały daleko idące uproszczenia w skomplikowanej taryfie celnej Rumunii; w szczególności uwolniono szereg ważnych surowców od ograniczeń przywozowych oraz zreformowano postanowienia celne i przywozowe.

SZWAJCARIA. Począwszy od 1 VI br. obniżona została opłata za licencję przywozową na tkaniny

wełniane, bawełniane i mieszane z 8 na 7 franków od 100 kg.

SZWECJA. W czasie od lipca 1937 do czerwca 1938 obowiązuje zakaz przywozu masła, śmietany i sera. Importer, który uzyskał osobną licencję przywozową na te artykuły, zobowiązany jest uiścić szereg dodatkowych opłat na rzecz przemysłu mleczarskiego w Szwecji.

WIELKA BRYTANIA. Zdecydowano obniżyć stawkę celną na szereg półfabrykatów żelaznych i stałowych, importowanych do Anglii w okresie od 7 VII 37 do 31 III 38. Cło od tych artykułów wynosi 12½%; o ile przesyłki zaopatrzone będą w zaświadczenia kontyngentowe i świadectwa pochodzenia, cło wynosić będzie tylko 2½% od wartości. Nie dotyczy to towarów z żelaza kowalskiego i lanego. Na czas od 1 VII do 25 VIII br. ustalono kontyngent bekonowy dla Polski w wysokości 64.640 cwt. Polska pod względem ilościowym przydziału stoi na trzecim miejscu po Danii i Holandii.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

IMPORTERZY ZAGRANICZNI, POSZUKUJĄCY KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma południowo-afrykańska poszukuje kontaktów z garbarniami polskimi, pragnąc importować skóry wierzchnie do obuwia. P/18518/58/M.

Firma angielska interesuje się nawiązaniem stosunków z wytwórcami trykotaży ręcznych i maszynowych, jak dżempry damskie i dziecinne i t. p. P/18942/64/M.

Holenderska firma agenturowa interesuje się możliwością importu wełnianych siatek do włosów. — P/18757/27/M.

Firma londyńska posiadająca oddziały na Jamajce, w Trinidad, Barbados St. Lucia, Bryt. Honduras, Bryt. Gwinea, interesuje się importem odzieży, galanterii i konserw. E/18378/3B/H.

Firma agenturowo-komisowa w Syrii pragnie nawiązać stosunki z eksporterami nast. artykułów: wyr. włókienniczych, papieru, dykt, przyborów elektrotechnicznych i narzędzi. E/17128/95/H.

Firma londyńska wyspecjalizowana w handlu galanterią, zabawkami dziecinnymi, materiałami piśmiennymi, wyrobami gumowymi, poduszkami do szpilek, interesuje się importem tych towarów z Polski. E/17678/3B/H.

Poważna firma w Bryt. Afryce Wschodniej (Kenia, Uganda, Tanganika) interesuje się nawiązaniem stosunków handlowych z polskimi eksporterami wszelkiego rodzaju maszyn i urządzeń do kopalń, cementu, sieci rybackich i urządzeń sanitarnych. E/17673/3B/H.

Firma angielska interesuje się importem sztucznej biżuterii, ozdób i zabawek. P/18123/64/Kl.

Firma w Maroku Franc. zakupi 20.000 mtr. surówki bawełnianej, której próbkę można obejrzeć w Państwowym Instytucie Eksportowym, Warszawa, Elektoralna 2, ewentualnie otrzymać na prośbę listowną. — P/18046/46/Łuk.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ZWOLNIENIE OD PODATKU PRZEMYSŁOWEGO TRANSAKCYJ GIEŁDOWYCH MĄKĄ PSZENNĄ, ŻYTNIĄ I ZIEMNIACZANĄ.

Ze zwolnienia od podatku przemysłowego od obrotu korzystają transakcje giełdowe mąką, odpowiadającą ustalonym standartom.

Ministerstwo Skarbu — okólnikiem z dn. 12 VII 1937 r. (L. D. V. 36720/4/37) podało podległym władzom skarbowym do wiadomości, iż na skutek zarządzenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu zostały dodatkowo dopuszczone do obrotów giełdowych na giełdach zbożowo-towarowych następujące standarty mąki:

1) z dniem 20 V 1937 r. dla wszystkich krajowych giełd zbożowo-tow. mąka żytnia gat. 0-82% (typu wojskowego),

2) z dniem 26 IV 1937 r. dla Giełdy Zbożowo-Towarowej w Bydgoszczy mąka żytnia gat 0-65% z okręgu pomorsko-nadnoteckiego, z zaznaczeniem, że notowania dotyczą wyłącznie dostaw kontyngentowych dla W. M. Gdańska,

3) z dniem 14 V 1937 r. dla Giełdy Zbożowo-Towarowej w Bydgoszczy mąka pszenna „wywozowa“ przeznaczona na wywóz do W. M. Gdańska.

Równocześnie Ministerstwo Skarbu podało do wiadomości zatwierdzone przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu następujące standarty mąki ziemniaczanej, która dotychczas nie korzystała z ulg podatkowych w związku z zawarciem transakcyj na giełdzie. Standarty te — obowiązujące na wszystkich giełdach zbożowo-towarowych od dnia 1 VI 1937 r. są następujące:

1) mąka ziemniaczana „Superior", 2) mąka ziemniaczana „Prima".

Właściwości standartowej mąki ziemniaczanej „Superior" cechuje to, że w skład mąki tego gatunku wchodzi wyłącznie czysty krochmal, poza tym mąka ta posiada śnieżno-białą barwę i lśniący połysk, oraz nie może wykazywać żadnych zanieczyszczeń.

Mąka ziemniaczana standartu „Prima" posiada te same właściwości jak mąka „Superior" z tym odchyleniem, że dopuszczalne jest w niej minimalne zanieczyszczenie pod postacią nielicznych t. zw. czarnych punktów.

Standarty mąki ziemniaczanej obu gatunków nie mogą mieć więcej niż 20% wilgoci.

Transakcje giełdowe dokonane mąką ziemniaczaną według powyższych standartów korzystają — poczynając od dnia 1 VI 1937 r. — ze zwolnienia od państwowego podatku przemysłowego od obrotu, jeżeli poza tym odpowiadają wszystkim pozostałym warunkom przewidzianym zarządzeniami Min. Skarbu w zakresie ulg dla transakcyj giełdowych mąką.

WARUNKI NIE OPŁACANIA PODATKU PRZEMYSŁOWEGO PRZY EKSPLOATACJI WIKLINY PRZEZ WŁAŚCICIELI DZIERŻAWCÓW GOSPODARSTW ROLNYCH.

Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 30 VI 1937 r. L. D. V. 36808/4/37, wyjaśniło, że sprzedaż i dostawa wikliny, uprawianej na własnych lub dzierżawionych gruntach, nie podlega państwowemu podatkowi przemysłowemu na podstawie postanowień art. 2 pkt 2 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. z 1936 r., nr 46, poz. 339), o ile została dokonana przez właścicieli gospodarstw rolnych bez utrzymywania w tym celu osobnych zakładów handlowych i oddzielnych składów poza obrębem własnych lub dzierżawionych gruntów.

Zwolnieniu od wspomnianego podatku nie stoi na przeszkodzie fakt dokonania przed sprzedażą lub dostawą czynności, polegających na okorowaniu wyciętej wikliny, jakkolwiek czynności te nadają wiklinie charakter półfabrykatu w rozumieniu art. 3 p. 15 ustawy (zwolnienie transakcyj eksportowych okorowaną wikliną, jako półfabrykatu, od podatku obrotowego).

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

KRONIKA

NOTOWANIA CEN RYB W GDYNI.

W porcie rybackim w Gdyni notowano w połowie bm. następujące ceny za towar oclony, franco wagon Gdynia, w hurcie w złotych:

Na śledzie solone — matiesy za dwie połówki, inne za jedną całą beczkę. *Szkockie* matiesy Lerwikowskie nowe medium od 91 do 97, selected od 98 do 105, large brak. *Szkockie* twardo solone nowe I trade od 82 do 90, II trade od 75 do 83, crownmatisy od 75 do 81, zeszłoroczne szkockie I trade od 61 do 66. *Polskie połowy „Mewa":* szkockie nowe I trade od 75 do 77. *Jarmuckie* stare I trade 71, ordinery 68. *Holenderskie* nowe szkockie twardo solone matis 75, połowy jarmuckie stare od 60 do 63. *Islandzkie* matiesy stare od 40 do 60. *Norweskie* Sloo od 39 do 43, Vaar od 35 do 37, Sloofulls od 42 do 44. Sloomaties 50. Schneiderhering brak.

Na ryby mrożone — za 50 kg netto w hurcie płacono: za dorsze czyszczone 26, flądry 20, śledzie norweskie importowane 26.

Na ryby świeże — za 50 kg ryb świeżych płacono rybakom: dorsze czyszczone 15, dorsze świeże haczykowe całe 15, flądry małe 12, flądry duże 30, kwapy 12, węgorze 80.

W porcie rybackim w Gdyni notowano w dniu 24 lipca następujące ceny za towar oclony, franco wagon, w złotych, za całe beczki: *Szkockie matiesy* Lerwikowskie medium 91 do 96, selected 99 do 104, large 105 do 112. Zeszłoroczne matiesy od 55 do 70. *Szkockie mocno solone*, nowe połowy I trade Lerwikowskie 88 do 90. PAF 92 do 94, Crownbrand od 83 do 85, z połowów czerwcowych, połowy lipcowe od 88 do 90.

Polskie połowy „Mewy" wyczerpane, nowy transport w ilości 2.000 beczek morskich (kanties) odszedł do Gdyni z Holandii. Zeszłoroczne śledzie szkockie mocno solone od 60 do 65. *Jarmuckie* I trade od 69 do 71, ordinery od 66 do 68. *Holenderskie* z nowych połowów szkockich 80, stare szkockie 62, stare jarmuckie połowy 64, przy sprzedaży obowiązuje zakup matisów wraz z matfulami. *Islandzkie* nowe połowy ekspedycji norweskiej 70, stare islandzkie 63 do 65. *Norweskie* Sloo 39 do 41, Vaar 35 do 37.

PIERWSZE MATIESY ISLANDZKIE W GDYNI.

Połowy islandzkie zaczęły się z końcem czerwca i będą trwały do września. Należy tu odróżnić połowy rybaków islandzkich, które soli się na brzegach Islandii od połowów ob-

cych (Norwegia. Niemcy. Szwecja. Finlandia itp.), które zasala się na poszczególnych statkach rybackich.

Islandia nie zezwala na połowy na swych wodach terytorialnych, nie pozwala również, aby śledzie, złowione przez obcych rybaków były przyrządzane (solone) na lądzie Islandii.

Tak więc obce ekspedycje rybackie pracują w trudnych warunkach.

Pierwsze połowy tegoroczne śledzi islandzkich nie nadawały się na solenie matiesów (lekkie solenie) i oddane je do fabryk mączki i oleju rybnego.

Polska należy do jednego z największych odbiorców matiesów islandzkich. Korzystając z tego Norwegia usiłuje od kilku lat złowione w okolicach Islandii śledzie solić i przyrządzać na sposób matiesów islandzkich. Tak samo i z ekspedycji śledziowej Finlandii dostają się na rynek polski śledzie.

Do Gdyni pierwszy statek par. „Jaederen" przywiózł z Norwegii pierwszy transport śledzi w dniu 20 bm. w ilości 300/1 beczek. Są to t. zw. matiesy islandzkie. pochodzące z jednej z licznych (kilkadziesiąt) ekspedycyj norweskich na wodach Islandii z połowów lipcowych bieżącego roku.

Za jedną beczkę dużą soloną. franco wagon port rybacki w Gdyni. żądano zł 78.—. Ilość sztuk śledzi w beczce od 390 do 400. Beczki posiadają napisy na górnym denku: Hugin Islandssild Matjes nr 1. 390/400. na dolnym denku: H. M. Produced in Norway. Napisy stanowią jakby metrykę towaru. I tak pierwsza nazwa Hugin oznacza nazwę statku ekspedycji norweskiej. która złowiła te śledzie. Islandssild oznacza śledź islandzki. Matjes nr 1 oznacza, że są lekko solone. 390/400 oznacza ilość sztuk śledzi w beczce. Napisy na dolnym denku: H. M. t. j. Herman Mathisen odbiorca w Gdyni. Dalszy napis mówi, że śledzie te wyprodukowane w Norwegii (statek norweski, rybak norweski, beczka i sól norweska).

ŚLEDZIE HOLENDERSKIE W GDYNI.

Statek motorowy „Abro" (flaga holenderska) tonaż 20 ton brutto i 120 ton netto, wyładował w dniu 26 lipca rb. w porcie rybackim w Gdyni 930/1 i 1.100/2 beczek śledzi z połowów holenderskich nowych i zeszłorocznych dla 3 firm gdyńskich.

Motorowiec „Abro" o 5 osobach załogi i sile motoru 150 HP. przedstawia statek, nadający się specjalnie na transport śledzi. Kapitan statku p. Salomons jest zarazem właścicielem statku i podróżuje wraz z całą rodziną. Przedstawicielem statku jest firma E. Wagenberg Delfgijl. makler firma T. Gugółka.

PIERWSZY TRANSPORT ŚLEDZI DLA NOWEJ FIRMY „BRITHOLL"

Z początkiem lipca zarejestrowaną została nowa duża firma śledziowa pod nazwą: „Britholl" Polska Spółka Importu Śledzi. Sp. z o. o. Gdynia-Port Rybacki. Wpłacony kapitał zakładowy wynosi zł 175.000. złożony przez polskich hurtowników śledziowych z Pomorza i Poznańskiego.

Firma wynajęła odpowiedni skład w porcie rybackim i otrzymała w dniu 26 bm. pierwszy transport śledzi z Holandii statkiem „Abro" (z nowych i starych połowów szkockich).

POŁOWY ŚLEDZI NA WYBRZEŻU SZKOCKIM W PIERWSZYM PÓŁROCZU 1937 R.

Według danych Urzędu Rybackiego dla Szkocji ogólna ilość i wartość połowów śledzi na wybrzeżu Szkocji w pierwszych sześciu miesiącach br. dokonanych przez statki brytyjskie wynosi 861.756 cwts.. wartości Ł. 389.490. Jak wynika z tych danych połowy śledzi w omawianym okresie wykazują znaczne zmniejszenie, gdyż odpowiednie cyfry dla takiego samego okresu roku ubiegłego wynoszą 1.300.046 cwts., wartości Ł. 515.165.

SZKOCKI EKSPORT SOLONYCH ŚLEDZI W CZERWCU 1937.

Ogólny eksport szkockich śledzi solonych w czerwcu rb. według informacji Urzędu Rybackiego dla Szkocji wynosi 54.714 baryłek. W tymże miesiącu ub. roku 87.862 beczek. Eksportowano w tym miesiącu przede wszystkim z Lerwick (35.413 bar.), Stornoway (9.122). Wick (4.168). Stornoway (2.779) i Castlebay (1.760). Z ogólnej sumy eksportu na Niemcy przypada 45.779 beczek (w tym Hamburg 31.498. Szczecin 13.043, Królewiec 1.238). na polski obszar celny 6.990 (w tym Gdańsk 5.344). Szwecję 1.399. Belgię 10. Francję 16. Australię 25, Kanadę 130, Urugwaj 28 i Anglię 337.

Polska najmniejszym krajem konsumcji bananów w Europie

Kilkakrotnie wspominaliśmy już na łamach naszego Biuletynu o małej konsumcji bananów w Polsce. Wykazaliśmy wówczas, że główną przyczyną skromnego spożycia bananów u nas są wysokie ceny tego artykułu, spowodowane wysokimi opłatami fiskalnymi, oraz wysoką ceną sprzedażną tego artykułu w odniesieniu do najbardziej rozpowszechnionego gatunku bananów „Fyffes", którego import zmonopolizowany jest przez jedną tylko firmę w Gdyni.

W Polsce cena bananów wynosi w detalu za kg w Gdyni 3,5—3,6 zł, a w Warszawie, Poznaniu, Katowicach i innych miastach dochodzi nawet do 4.— zł za kg. W Szwecji natomiast sprzedawane są w detalu banany „Fyffesa" po 1.3—1.5 kr., a w Niemczech banany z Kamerunu i innych krajów po 50—60 fenigów. Przeliczając korony szwedzkie i fenigi niemieckie na złote polskie po kursie: korony po zł 1.36, a marki niemieckie po zł 2.125 otrzymamy następujące ceny w przeliczeniu na zł polskie. W Szwecji — zł 1.76—2.04 za kg. a w Niemczech zł 1,06—1,27.

Dane odnoszące się do konsumcji bananów w poszczególnych krajach Europy według tygodnika „Weekly Fruit Intelligence Notes" nr 15 z dnia 7 lipca br., opracowane przez Imperialny Ekonomiczny Komitet w Anglii, przedstawiały się w ostatnich 6 latach następująco:

Nazwa kraju	t o n					
	1931	1932	1933	1934	1935	1936
W. Brytania	245 315	259 668	241 467	258 855	304 540	313 790
Francja	210 786	221 032	197 226	167 920	151 931	171 767
Niemcy	108 619	111 256	95 781	94 766	66 960	123 743
Holandia	32 472	38 013	29 871	30 732	39 724	30 529
Hiszpania	21 687	18 981	21 406	21 520	28 951	—
Italia	1 558	5 625	10 753	12 965	14 116	19 055
Belgia	30 019	36 777	25 033	25 461	28 576	18 715
Szwecja	12 673	10 048	7 305	7 197	8 124	9 948
Szwajcaria	9 651	11 477	10 358	5 775	6 693	6 786
Norwegia	8 576	7 712	5 554	6 444	6 476	6 504
W. P. Irlandia	3 967	3 842	3 774	4 329	5 221	5 904
Dania	10 073	6 850	5 237	3 539	2 882	3 093
Czechosłowacja	3 132	189	2 034	2 821	2 647	2 690
Finlandia	1 420	1 206	1 115	1 245	1 734	2 350
Polska	—	—	1 469	2 125	1 927	1 986
Austria	—	661	387	478	674	812

Z powyższego zestawienia wynika, że głównymi i najważniejszymi krajami importu bananów są państwa: W. Brytania, Francja i Niemcy.

W krajach tych import nie napotyka na żadne trudności. Anglia importuje banany głównie z Brytyjskich Indyj Zachodnich, Brazylii, Kolumbii i Hondurasu, Niemcy z Bryt. Indyj Zach., Kamerunu, Wysp Kanaryjskich, Kolumbii i Hondurasu, Francja z Wysp Kanaryjskich, Kolonij francuskich w Afryce Zachodniej i z Indyj Zachodnich, a Polska z krajów wysp Ameryki Środkowej, Jamajki, Kolumbii i Hondurasu.

Przywóz bananów do Polski z poszczególnych krajów przedstawiał się w ostatnich 3 latach następująco:

Nazwa kraju	1934	1935	1936
	q	q	q
Kraje wysp Ameryki Środkowej	13.491	7.175	14.403
Kolumbia	6.693	2.019	2.693
Honduras	—	3.618	1.221
Guatemala	—	—	118
Kostarika	—	—	132
Wyspy Kanaryjskie	—	4.114	1.136
Inne kraje	1.066	354	158

Biorąc pod uwagę wykazane cyfry importu bananów przez poszczególne kraje

Europy oraz ilość ludności w tych krajach otrzymamy przez podzielenie wysokości importu przez liczbę mieszkańców danego kraju wysokość konsumcji bananów na głowę. Mianowicie wynosiła ona w kg na jednego mieszkańca:

Nazwa kraju	ilość mieszk. w mil.	1931	1934	1935	1936
W. Brytania	45,9	5.34	5,64	6.67	6,87
Francja	41,8	5.04	4.01	3,63	4,10
Niemcy	66.0	1,65	1,44	1.02	1,18
Holandia	7,9	4,11	3,89	3.03	3,86
Hiszpania	22,7	0,955	0.948	1.275	—
Italia	41.1	0,038	0,315	0,343	0.463
Belgia	8.1	3,70	3,14	3,53	2,31
Szwecja	6.1	2,08	1,18	1,33	1,63
Szwajcaria	4.1	2,35	1,408	1,63	1,65
Norwegia	2,8	3.06	2,30	2.31	2.32
Irlandia	3,0	1.32	1.44	1,74	1.97
Dania	3,4	2.96	1.04	0.85	0.90
Czechosłowacja	14,7	0,213	0,19	0,18	0,183
Finlandia	3,7	0,40	0,337	0,47	0.635
Austria	6,7	—	0.071	0.10	0,12
Polska	33,0	—	0,064	0.06	0.061

Zaznacza się, że w statystyce Handlu Zagranicznego Polski, import bananów wykazywany jest dopiero od 1933 r. Przedtem, import tego artykułu wynosił u nas od 250—300 ton rocznie.

Jak widzimy, konsumcja bananów w Polsce jest na najniższym poziomie w Europie. Pomijając już niższy standart życiowy ludności polskiej od mieszkańców innych krajów, spożycie tego owocu w Polsce mogłoby być znacznie wyższe, gdyby koszty opłat celnych, opłat na R. O. Z. i koszty opłat kompensacyjnych zostały znacznie obniżone. Importerzy twierdzą, że opłaty te wynoszą łącznie około 33% ceny hurtowej towaru.

KRONIKA

WYDAWANIE ŚWIADECTW ROZRACHUNKOWYCH PRZY IMPORCIE OWOCÓW ŚWIEŻYCH Z WĘGIER.

Przy Urzędach Celnych w Zebrzydowicach i Ławocznem utrzymuje Polski Instytut Rozrachunkowy (P. I. R.) od dnia 1 VII 1937 r. specjalnych urzędników, upoważnionych do wydawania świadectw rozrachunkowych potrzebnych przy cleniu importowanych z Węgier świeżych owoców.

W celu uniknięcia zatrzymania towaru w razie niedojścia na czas faktury, Węgierski Instytut Kompensacyjnych Wymian Handlowych („Exhungaria"), zawiadamia każdorazowo telegraficznie wspomnianych urzędników P. I. R-u o wartości towaru wysłanego przez poszczególnych węgierskich eksporterów dla polskich odbiorców.

Na podstawie telegraficznego zawiadomienia, oraz bankowego dowodu wpłaty, przedstawionego przez polskiego importera, urzędnik P. I. R-u wydaje potrzebne świadectwo rozrachunkowe.

W wypadku, gdy wpłata do banku przewyższa wartość towaru, ewentualna różnica będzie po ostatecznym rozliczeniu zwracana importerowi.

W wypadku, wpłaty niewystarczającej — różnica będzie mogła być dopłacona przy odbiorze świadectwa rozrachunkowego na miejscu w P. K. O.

ZAWIESZENIE TRANSAKCYJ WIĄZANYCH.

Zarządzeniem Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dnia 19 lipca br. zostały zawieszone aż do odwołania transakcje kompensacyjne wiązane, regulowane całkowicie lub częściowo Instrukcją HZ. XXXVI — 1/241 z dnia 22 lutego 1936 r. Zawieszeniu podlega tylko przyjmowanie i rozpatrywanie nowych zgłoszeń na transakcje wiązane. Stare promesy będą załatwiane pozytywnie.

Wstrzymanie transakcyj wiązanych nowych podyktowane faktem nadmiaru importu towarów w transakcjach wiązanych, szczególnie głównych artykułów kolonialnych — kawy i herbaty. Przywóz przekroczył znacznie kilkumiesięczne zapotrzebowanie rynku tych artykułów.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

Zapowiedziany przez nas w ostatnim numerze s/s „Nerma" nadszedł do Gdyni dnia 16 lipca br. z ładunkiem 1.442 skrzyń cytryn włoskich.

Dnia 26 lipca br. zawinął do Gdyni s/s „Lewant" z transportem: 4.611 skrzyń cytryn włoskich, przeznaczonych dla Polski i 26 skrz. transito. Poza tym nadeszły mniejsze ilości owoców suszonych: ca 700 skrzyń sułtanek tureckich, ca 2.000 kg migdałów włoskich łuszczonych i 1.000 kg orzechów włoskich łuszczonych.

Dla Gdańska nadeszło 2.000 kg migdałów włoskich bez łupin.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (28 VII 1937 R.)

W handlu hurtowym towarów kolonialnych nie zaszły prawie żadne zmiany w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego. Zastój w obrotach spowodował duże straty dla niektórych firm importowych, szczególnie finansowo słabszych. Wskutek zamrożenia kapitałów obrotowych w sprowadzonych towarach, firmy te starają się pozbyć się towaru nawet poniżej od kosztów własnych, aby tylko upłynnić kapitał obrotowy. W nielepszej sytuacji znajdują się również przedsiębiorstwa duże. Pomimo, iż dysponują dużymi kapitałami i nie potrzebują wyzbywać się towaru bez zarobku, tracą one jednak

przy obecnym zastoju, tak samo jak i poprzednio ze względu na duże koszty administracyjne i handlowe. Czy straty te dadzą się w najbliższym czasie wyrównać, trudno jest powiedzieć, albowiem na razie nie ma widoków polepszenia się sytuacji.

Pomimo wstrzymania transakcyj wiązanych, importerzy towarów kolonialnych nie odczuwają dotychczas skutków odnośnego zarządzenia. Gdańsk, posiadając duże zapasy towarów z transakcyj wiązanych rzuca je w większych ilościach na rynek. Importerzy gdyńscy twierdzą, że wydane zarządzenie naprawi dotychczasowy chaos w imporcie towarów kolonialnych dopiero po wyzbyciu się większej ilości zapasów poszczególnych towarów przez kupców gdańskich.

Kawa surowa.

Na rynkach zagranicznych tendencja zniżkowa prawie na wszystkie gatunki kaw. Utrzymane są jedynie ceny na kawę niebieską kolumbijską gat. Manizales Excelso i Medellin Excelso oraz na kawy z Centralnej Ameryki. Natomiast nieco zwyżkowały ceny na kawę z Haiti.

Na rynku krajowym sytuacja bez zmian w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego. Pomimo zakazu zawierania nowych transakcyj wiązanych, nie odczuwa się na razie zwiększonego zapotrzebowania rynku na kawy brazylijskie i niebieskie z Ameryki Centralnej. Ceny wahają się za kg towaru oclonego, przy odbiorze z magazynu importera: kawa „Victoria 7 zł 3,75—3,85, Kapitania 4,00—4,10, Santos przec. 4,20—4,40, przeciętne kawy niebieskie zł 4,20—5,20.

Herbata

Na rynkach zagranicznych tendencja mocna. Na rynku krajowym natomiast sytuacja zupełnie spokojna. Wskutek dużych zapasów, jakie znajdują się w magazynach u importerów z transakcyj wiązanych, kupcy krajowi, pomimo mocnej tendencji na rynkach zagranicznych i zakazu zawierania nowych transakcyj wiązanych zajmują nadal stanowisko wyczekujące w pokrywaniu zapotrzebowania. Oczekują oni dalszej zniżki cen, co prawdopodobnie się nie ziści, gdyż wskutek wstrzymania transakcyj wiązanych ceny raczej nieco się podniosą. Ceny herbaty wahają się obecnie przy odbiorze z magazynu importera za towar oclony za 1 kg: Ceylon gat. przec. zł 13,00—13,75, Sumatra zł 12,60—13,00, herbaty japońskie zł 12,20—12,40.

Korzenie.

Na rynkach zagranicznych na pieprz tendencja mocna. Artykułu tego jest brak na rynkach zagranicznych. Natomiast na ziele angielskie (piment) ceny zniżkowe.

W kraju pieprz czarny sprzedawany jest po cenie kosztu nabycia, t. j. po zł 4,50—4,60 za kg. Ceny za cynamon bez zmiany. Ceny na ziele angielskie zniżkowe. Artykuł ten sprzedaje się już po zł 5,70—6,00 za kg. Ceny te odnoszą się do towaru oclonego loco magazyn importera.

Sytuacja w handlu pieprzem jest dla importerów niezrozumiała. Brak tego artykułu na rynkach zagranicznych i mocna na tych rynkach tendencja powinna była wywołać u nas znaczne ożywienie w tym artykule, co jednak nie ma miejsca. Importerzy są zdania, że artykuł ten musi być przemycany przez zieloną granicę i sprzedawany po niższych cenach od cen firm importowych.

Masło kakaowe.

Na rynkach zagranicznych tendencja zniżkowa. Zbyt w kraju słaby. Ceny również zniżkowe. Spadek cen wynosi o 10—20 gr na kg w stosunku do cen z poprzedniego okresu.

Owoce suszone

Ceny za śliwki zwyżkowały o 10 groszy na kg. Śliwki amerykańskie sprzedaje się po zł 1,50—1,60 zależnie od wielkości śliwek. Importerzy przewidują, że wskutek braku śliwek na rynku amerykańskim, ceny będą dalej zwyżkować. W handlu hurtowym innych owoców panuje zupełny zastój.

TRANSAKCJA NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 13 lipca do 27 lipca br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 4 przetargi, na których wystawiono: 1.073 skrzyń cytryn włoskich, 719 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 250 skrzyń pomarańcz włoskich oraz 600 klatek winogron holenderskich.

Z wystawionych ilości sprzedano:

973 skrzyń cytryn włoskich po 33—40 zł za 1 skrzynię

250 skrzyń pomarańcz włoskich po 0,72 zł za 1 kg netto

600 klatek winogron holenderskich po 14—17 zł za 1 klatkę.

Pozostałe ilości towaru wycofano z powodu braku nabywców.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły aukcję dnia 13 lipca br. wystawiając do przetargu 200 skrzyń cytryn włoskich i 250 skrzyń pomarańcz włoskich. Pomarańcze wszystkie sprzedano po 0,72 zł za 1 kg netto. Cytryn sprzedano 100 skrzyń po 40 zł za 1 skrzynię.

Przetarg odbył się przy udziale zaledwie kilku kupców, wskutek czego aukcja nie miała żywego przebiegu.

Następny przetarg urządzono dnia 21 lipca br. także przy udziale małej liczby kupców

(6), którzy jednak zakupili całą wystawioną na aukcję partię 873 skrzyń cytryn włoskich płacąc 35—40 zł za 1 skrzynię.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o. urządziły dnia 15 lipca br. aukcję, na której wystawiły 719 skrzyń pomarańcz hiszpańskich i 200 klatek winogron holenderskich. Pomarańcze wycofano z powodu braku nabywców — winogrona w całości sprzedano po 14 do 15 zł za 1 klatkę. Na aukcji było obecnych 9 kupców.

Dnia 21 lipca br. odbyła się aukcja, na której wystawiono 400 klatek winogron holenderskich. Całą partię sprzedano uzyskując wyższą cenę za czarny gatunek, za biały niższą.

Cena wahała się od 14,50 do 17 zł za 1 klatkę.

Przetarg odbył się przy udziale 10 kupców.

Z przedstawionego wyżej przebiegu aukcyj widać brak zainteresowania pomarańczami, nawet cytrynami, jedynie winogrona holenderskie znalazły chętnych nabywców.

Zjawisko to obserwowane rokrocznie nie występowało w tak silnym stopniu jak w roku bieżącym, jest jednak w części wytłumaczone pojawieniem się na rynku owoców świeżych krajowych, jak np. jabłek, gruszek, śliwek itp., które są poważnym konkurentem dla owoców południowych w sezonie ich dojrzewania, zwłaszcza, gdy cena owoców południowych jest stosunkowo wysoka. — Wprawdzie wysoka jest także cena pierwszych owoców krajowych, cena ta jednak z dniem każdym spada w miarę napływu owocu na rynek.

KRONIKA ZAGRANICZNA

KONFERENCJA PRODUCENTÓW KAWY.

Tegoroczna konferencja producentów kawy została wyznaczona na dzień 8 sierpnia br. Odbędzie się ona w Havanie. Nie jest jeszcze dokładnie wiadomym, które z krajów produkujących kawę będą reprezentowane na ten konferencji. W kołach amerykańskich panuje przekonanie, że w konferencji wezmą prawdopodobnie udział poza Brazylią jedynie delegaci producentów kawy krajów amerykańskich. Koła te wątpią, czy spotkanie się reprezentantów producentów kawy wyda poważne rezultaty.

Grecja.

Sprzyjająca pogoda, jaka od dłuższego czasu panuje w Grecji pozwala spodziewać się dobrych zbiorów sułtanek. Na Kresie zbiory spodziewane są równe zeszłorocznym, jednak gatunek towaru ma być lepszy. Na Peloponezie spodziewane są mniejsze o ca 10—15% zbiory.

Obliczenia te zależne są jeszcze od pogody. Jeśli pogoda utrzyma się do początku września br. tj. do właściwych zbiorów — obliczenia staną się realne.

TREŚĆ:

SPROSTOWANIE.

W numerze 14 Biuletynu z dnia 31 lipca w artykule p. t. Struktura eksportu z Pomorza i powiatów nadnoteckich w 1936 r. — na str. 5 w wierszu 5 opuszczone zostało w druku po słowach „położone w bliskości" słowo „Gdyni".

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 15 sierpnia 1937 r. | NR 15

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy**, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Konferencja w sprawie magistrali wodnej
Górny Śląsk — Gdynia/Gdańsk

Za asumpt do zajęcia się zagadnieniem żeglugi śródlądowej posłużył Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni podział pracy między Izbami, wprowadzony z dniem 11 maja 1937 r. przez Związek Izb Przem.-Handlowych. Na mocy tej decyzji Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni przypadł w udziale między innymi generalny referat w zakresie żeglugi śródlądowej.

Pragnąc wywiązać się z poruczonego mandatu, Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zwróciła swoją uwagę przede wszystkim na Wisłę, którą sama natura predestynuje na główną arterię dróg wodnych w Polsce.

Ponieważ jednak sprawa regulacji Wisły nie jest zagadnieniem regionalnym, tylko problemem o skali narodowej, Izba uznała, iż — przed rozpoczęciem prac nad rozwiązaniem tego zagadnienia — będzie rzeczą celową, a nawet niezbędną zapoznanie się z opinią co najmniej sfer, bezpośrednio w regulacji Wisły zainteresowanych.

W tym celu Izba zwołała w dniu 9 bm. posiedzenie połączonych Komisyj izbowych — Komunikacyjno-Turystycznej i Morskiej przy współudziale przedstawicieli władz, członków ciał ustawodawczych, przedstawicieli samorządu przemysłowo - handlowego, rolniczego, rzemieślniczego, terytorialnego, organizacyj gospodarczych, rzeczoznawców i przedstawicieli przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej.

Za podstawę do dyskusji posłużyły referaty, wygłoszone przez przedstawicieli Izby, na tematy, obrazujące zagadnienie z punktu widzenia jego znaczenia ogólno-gospodarczego z uwzględnieniem obecnego stanu komunikacji śródlądowej.

Wiceprezes Izby Inż. A. Dziedziul, przewodniczący Komisji Komunikacyjno-Turystycznej Izby, w referacie zatytułowanym „Zagadnienia komunikacyjne w Polsce", położył główny nacisk na wykazanie obecnej dominującej roli kolei w dziedzinie transportu oraz na wpływ polityki kolei państwowych w zakresie taryf przewozowych do portów polskiego obszaru celnego na ogólny stan kolejnictwa w Polsce. Po skonstatowaniu ciężkiego stanu naszych kolei państwowych, spowodowanego koniecznością stosowania niskich taryf przy przewozie masowych towarów do naszych portów morskich, Wiceprezes Inż. A. Dziedziul stwierdził, iż jedynym, jego zdaniem, wyjściem z tego położenia byłoby odciążenie kolei od przewozów małowartościowych towarów masowych przez przerzucenie tych towarów na tańszy środek lokomocji, jakim są drogi wodne. Postulatowi temu zadośćuczynić może w pierwszym rzędzie regulacja Wisły i połączenie jej z portami polskiego obszaru celnego.

Drugi z kolei referat, wiążący się ściśle z poprzednim na temat „Magistrala wodna a taryfy kolejowe, motoryzacja transportu i budowa dróg" wygłosił referent Izby p. J. Zdanowicz, który podkreślił, że na P. K. P. nałożono nadzwyczajne zadania, wynikające z konieczności zagwarantowania naszemu zagłębiu węglowemu uruchomienia i z konieczności opanowania gospodarczego i techniczne-

go naszego Wybrzeża. Powołując się na fakt, że podstawą obrotu w naszych portach są towary masowe, eksportowane drogą morską, referent zilustrował związek, jaki zachodzi między niskimi taryfami kolejowymi portowymi i wysokimi taryfami wewnętrznymi. Ponieważ podwyższenie taryf portowych jest niemożliwe, gdyż nasze towary masowe straciłyby zdolność konkurencyjną na rynkach zagranicznych, referent doszedł do konkluzji, że przewóz towarów masowych musi być przerzucany na drogę tańszą — wodną, zwłaszcza, że żegluga śródlądowa nie jest wrogiem, tylko jedynym sojusznikiem kolei.

Dalsze wywody referenta zmierzały do wykazania, że między żeglugą śródlądową w ogóle, a przy naszej strukturze gospodarczej i geograficznej magistralą wodną w szczególności zachodzi jak najściślejszy związek. W konkluzji referent stwierdził, że żegluga śródlądowa, usuwająca z dróg kołowych przewóz towarów masowych, stanie się jednym z czynników, sprzyjających rozwojowi motoryzacji transportu oraz budowy i konserwacji dróg kołowych.

Trzeci referat p. t. „Magistrala wodna a przyszłość Gdyni i Okręgu Centralnego — Sandomierz" wygłosił Dyrektor Izby dr J. Kulikowski. Po zobrazowaniu na wstępie roli, jaką port gdyński odgrywa już obecnie w życiu gospodarczym Polski oraz funkcji, jaką drogi wodne śródlądowe odgrywają w innych portach morskich, p. dyrektor Kulikowski wskazał na braki, istniejące pod tym względem w Polsce oraz na dodatnie konsekwencje, jakie może wywrzeć na strukturę obrotu towarowego tak wewnątrz kraju, jak i w stosunku do wymiany handlowej z zagranicą, należyte użeglownienie polskich dróg wodnych. Sprawność komunikacji wodnej śródlądowej wywrzeć powinna, zdaniem dyrektora Kulikowskiego, również poważny wpływ na rozwój Okręgu Centralnego — Sandomierz w zakresie dostarczania mu niezbędnych surowców oraz powiązania go z całym krajem, a z portami Gdynią i Gdańskiem w szczególności. Po uwypukleniu znaczenia, jakie mają drogi wodne śródlądowe w innych krajach Europy, dyrektor Kulikowski wskazał na rolę, jaką drogi te mogą odegrać również w Polsce w zakresie tranzytu towarów obcych przez jej terytorium i porty. Wykorzystanie w tym celu polskich dróg wodnych podniosłoby konkurencyjność portów polskiego obszaru celnego w stosunku do innych portów europejskich, korzystających już obecnie z połączeń drogą wodną ze swym zapleczem. W konkluzji p. dyrektor Kulikowski stwierdził, że nie tylko z punktu widzenia prawidłowego rozwoju pracy naszej na wybrzeżu i w Gdyni oraz z punktu widzenia interesów gospodarczych całego kraju i jego prawidłowego rozwoju gospodarczego, lecz również dla wykorzystania naszego położenia na szlakach handlu międzynarodowego i dla racjonalnej pracy powstającego Okręgu Centralnego — Sandomierz, niezwłoczne przystąpienie do budowy magistrali wodnej jest nieodzowną koniecznością.

Czwarty referat wygłosił p. Julian Rummel, Radca Izby, Przewodniczący Izbowej Komisji Morskiej, na temat „Kanał Gdynia—Bydgoszcz". Pan Radca Rummel przede wszystkim podkreślił niezwykle niski udział dróg wodnych w Polsce w ogólnym transporcie towarów innymi środkami komunikacyjnymi. Daje się to ze szczególną dobitnością uwidocznić przez porównanie z innymi krajami, które nie są pod względem rozgałęzienia dróg wodnych w bardziej uprzywilejowanym położeniu, niż Polska. Gdy n. p. w Niemczech przewozy drogą wodną wynoszą 31,6% ogólnych przewozów, w Czechosłowacji 20%, we Francji 19,6%, to w Polsce stosunek ten wynosi zaledwie 1%. Z kolei p. Radca Rummel podkreślił, że przy nowoczesnym systemie budowy kanałów, możliwości penetracji w głąb kraju statków morskich są coraz większe, dzięki czemu daje się unikać kosztów, związanych z przeładunkiem towarów. Tym się tłumaczy, że w ostatnich czasach wzmogła się tendencja do coraz intensywniejszej rozbudowy dróg wodnych czy to przez odpowiednie regulowanie rzek, czy też przez budowę głębokich kanałów, jak to widzimy n. p. w Belgii, Niemczech i t. d.

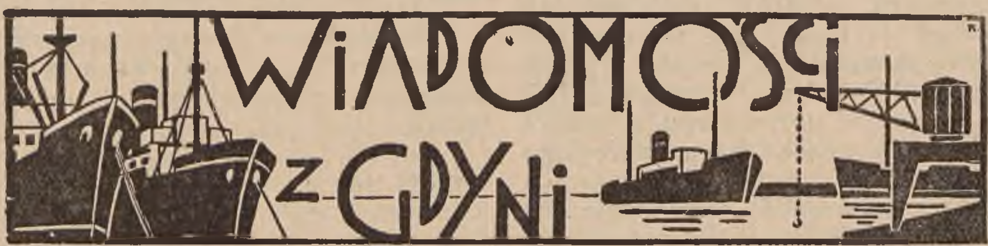
Przechodząc do uzasadnienia konieczności budowy kanału Gdynia — Bydgoszcz, p. Radca Rummel podkreślił, że komunikacja śródlądowa z Gdynią natrafia na nieprzezwyciężoną przeszkodę naturalną w postaci odcinka morskiego, dzielącego ujście Wisły od portu gdyńskiego. Ponadto referent uwypuklił znaczenie kanału dla północnej części Pomorza, upośledzonej pod względem możliwości rozwoju gospodarczego z powodu braku warunków naturalnych, o czym najwymowniej świadczy jej słabe zaludnienie. Radca Rummel zakończył swój referat wskazaniem na konieczność przeprowadzenia szczegółowych studiów nad trasą przyszłego kanału, zaznaczając przy tym, iż specjaliści już orzekli, że z punktu widzenia technicznego budowa kanału Gdynia — Bydgoszcz jest możliwa.

Ostatni referat wygłosił Radca naszej Izby inż. S. Zawadzki na temat „Magistrala wodna a sześcioletni program inwestycyjny". Po zobrazowaniu stanu obecnego naszych dróg wodnych oraz warunków żeglugi śródlądowej i po przytoczeniu danych cyfrowych, zawartych w sześcioletnim planie budowy dróg wodnych, inż. Zawadzki położył główny nacisk na konieczność wysunięcia sprawy regulacji Wisły na czoło zagadnień wodnokomunikacyjnych. Na poparcie tego twierdzenia inż. Zawadzki przytoczył identyczne poglądy, wypowiedziane przez b. Ministerstwo Robót Publicznych w r. 1931 oraz przez

tak kompetentne osobistości, jak prof. M. Rybczyński i prof. dr M. Matakiewicz. W związku z tym inż. Zawadzki podkreślił konieczność skoncentrowania całej energii i kapitałów przede wszystkim na budowie magistrali wodnej, gdyż wszelkie inne roboty, prowadzone przy regulacji dróg wodnych poza tą magistralą mają znaczenie drugorzędne i powodują jedynie rozpraszanie energii i środków.

Po referatach wywiązała się obszerna dyskusja, w której zabierali głos m. in. pp. b. Minister Olszewski, przedstawiciel Polskiej Konwencji Węglowej, inż. B. Przedpełski, prezes Warszawskiej Izby Rolniczej, dr inż. Zaczek, inż. W. Kosydarski, inż. A. Konopka, przedstawiciele Izb Przemysłowo - Handlowych: warszawskiej, katowickiej, krakowskiej i sosnowieckiej i inni. Zaznaczyć należy, że wszyscy mówcy wypowiedzieli wyrazy uznania dla naszej Izby za podjęcie inicjatywy w kierunku zaktualizowania prac nad budową magistrali wodnej Górny Śląsk — Gdynia/Gdańsk i podkreślili wielkie znaczenie jakie magistrala ta może mieć dla życia gospodarczego Polski. Niektórzy mówcy wskazywali na trudności, jakie realizacja prac może na swej drodze napotkać tak pod względem znalezienia odpowiednich środków jak i pod względem skierowania na drogę wodną niektórych towarów. Niemniej jednak zamykając konferencję przewodniczący Wiceprezes Izby dr Smoleń stwierdził zgodną opinię zebranych, iż regulacja Wisły i budowa magistrali wodnej, łączącej Górny Śląsk z naszymi portami jest zagadnieniem, którego realizacja powinna być potraktowana jako jedna z najpilniejszych potrzeb gospodarczych. Równocześnie ustalono, iż problem budowy kanału Gdynia — Bydgoszcz może być aktualny dopiero po rozwiązaniu zagadnienia regulacji Wisły. Poza tym przewodniczący stwierdził, iż przebieg konferencji daje podstawę do przeświadczenia, że samorząd gospodarczy — zainteresowane Izby Przemysłowo - Handlowe i Izby Rolnicze — samorząd terytorialny, tudzież Liga Morska i Kolonialna odpowiedzą przychylnie na zaproszenie do wzięcia udziału w Komitecie, który ma spowodować teoretyczne opracowanie tych części projektu budowy magistrali wodnej, które dotychczas nie zostały opracowane, a następnie zająć się ma przedstawieniem tej sprawy czynnikom decydującym.

Z przebiegu obrad konferencji w dniu 9 sierpnia złożył dyrektor Izby dr J. Kulikowski sprawozdanie na posiedzeniu Rady Portowej przy Urzędzie Morskim. W związku z tym sprawozdaniem Rada Portowa stwierdziła, że inicjatywa Izby naszej była pożyteczna i że zagadnienie magistrali wodnej Górny Śląsk — porty polskiego obszaru, jako ważne, powinno być nadal badane przez specjalne biuro z siedzibą w Gdyni. Rada Portowa postanowiła równocześnie poprzeć ze swej strony prace przy organizacji tego biura.



POWRÓT Z URLOPU PREZESA IZBY.

Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni p. Stanisław Tor powrócił w dniu 12 sierpnia rb. z urlopu i objął urzędowanie w Izbie.

ZAPRZYSIĘŻENIE NOWYCH RZECZOZNAWCÓW IZBY.

Dnia 28 lipca rb. urzędujący wiceprezes Izby dr Władysław Smoleń zaprzysiągł w charakterze rzeczoznawców izbowych inż. Włodzimierza Rygla, jako rzeczoznawcę dla spraw budowlanych i oszacowań technicznych i Aleksandra Wiatraka jako rzeczoznawcę dla kawy.

Podczas zaprzysiężenia obecni byli Radcowie Izby p. Franciszek Marszał i Kazimierz Mucha oraz Dyrektor Izby p. dr Józef Kulikowski.

OBWIESZCZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU O ZMIANIE OPŁAT PORTOWYCH.

W Monitorze Polskim Nr 177 ukazało się obwieszczenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27 VII 37 r. o zmianie opłat portowych, a mianowicie:

W ustępie 1 pozycji V taryfy opłat portowych w brzmieniu obwieszczenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 17 lutego 1937 r. (Monitor Polski Nr 42, poz. 58) Grupa A otrzymuje treść następującą:

„Grupa A — węgiel kamienny, brykiety, koks, za każde 100 kg:

w eksporcie . . . . . zł 0,02
w imporcie . . . . . . zł 0,075“.

Powyższa zmiana taryfy wchodzi w życie 5 dnia po ogłoszeniu.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIES. LIPCU BR. ORAZ W OKRESIE: STYCZEŃ — LIPIEC BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w mies. **lipcu br.** osiągnęły **781.510,7 ton** wobec rekordowych 813.009,6 ton w m. czerwcu br. oraz 627.959,8 ton w m. lipcu 1936 roku.

Miesiąc sprawozdawczy przynosi nieznaczny 3,8%-owy spadek w porównaniu z rekordowymi wynikami miesiąca czerwca br. (813.009,6 ton) oraz poważny 24,4%-owy wzrost w stosunku do miesiąca lipca 1937 r. (627.959,8 ton).

Dotychczasowe wyniki obrotów zamorskich portu (przywóz i wywóz łącznie) w okresie pierwszych siedmiu miesięcy (styczeń — lipiec br. — 5.124.387 ton wykazują 20,9%-owy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego — 4.237.044,5 ton.

Na uzyskanie tych ogólnych obrotów zamorskich w okresie: styczeń — lipiec br. (5.124.387 ton) złożył się przywóz zamorski — 1.016.812,2 ton oraz wywóz zamorski — 4.107.574,8 ton.

Przywóz zamorski w okresie pierwszych siedmiu miesięcy br. (1.016.812,2 ton) wykazuje poważny 54,3%-owy wzrost w porównaniu z przywozem w tym samym okresie czasu roku ubiegłego (658.832,9 ton). Miesiąc lipiec wnosi pewne nieznaczne osłabienie tempa wzrostu przywozu, wynoszące w pierwszym półroczu rb. — 60,3%, podczas gdy obecnie (styczeń — lipiec) już wspomniane 54,3%. Wywóz zamorski w okresie: styczeń — lipiec br. (4.107.574,8 ton) wykazuje 14,7 procentowy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego (3.578.211,6 ton).

Należałoby podkreślić wzmożenie się wywozu. W przeciwieństwie do importu zamorskiego eksport zamorski wzrasta w obecnej chwili szybciej, wykazując (styczeń — lipiec b. r.) 14,7%, podczas gdy w okresie: styczeń — czerwiec br. 13,1%.

Import zamorski w miesiącu sprawozdawczym (135.841,3 ton) wykazuje poważny 23,6%-owy spadek w porównaniu z rekordowymi wynikami importu zam. w miesiącu czerwcu br. (177.939,8 ton) oraz równie poważny ale wzrost 24,1%-owy w stosunku do m. lipca 1936 r. (109.480,— ton).

Spadek importu zam. w m. lipcu rb. w porównaniu z ub. m. czerwcem spowodowały przede wszystkim pozycje: złomu żelaznego — 53.029 t. (85.606 t.). rud różnych i wypałków pirytowych — 18.638 t. (22.309 t.), nasion oleistych — 2.976 t. (5.279 t.), ryżu surowego — 98 t. (7.684 t.), owoców świeżych — 919 t. (2.173 t.), garbników — 1.092 t. (1.618 t.), fosforytów — 3.234 t. (12.029 t.), wełny — 497 t. (1.327 t.), bawełny — 4.861 t. (5.578 t.), szmat — 1.003 t. (1.387 t.), kauczuku — 358 t. (515 t.), papieru i makulatury — 1.979 t. (2.066 t.), celulozy — 971 t. (1.166 t.), metali różnych — 254 t. (427 t.), miedzi — 849 t. (1.525 t.), kawy — 232 t. (312 t.), herbaty — 87 t. (91 t.), korzeni — 52 t. (124 t.), śledzi świeżych — 4 t. (20 t.), asfaltu — 10 t. (211 t.), napoi alkoholowych — 42 t. (161 t.). przetworów chemicznych — 151 t. (244 t.), farb — 55 t. (116 t.), skór — 1.986 t. (2.014 t.), oraz wyrobów gumowych — 110 t. (309 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek przywozu szeregu surowców hutniczych, jak złomu żelaznego i rud żelaznych. Poważny ok. 50%-owy spadek wykazuje przywóz nasion oleistych. Do przyczyn wybitnie sezonowych należałoby zaliczyć spadek przywozu ryżu surowego oraz fosforytów. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania in minus w granicach jednego miesiąca.

Do pozycyj importu, które wykazały w m. sprawozdawczym wzrost w porównaniu z ub. mies. czerwcem należą: kakao — 934 t. (195 t.), rośliny i mater. roślinne — 127 t. (23 t.), żywica — 735 t. (680 t.), śledzie solone — 2.389 t. (395 t.), piryty — 11.107 t. (brak), tłuszcze i oleje roślinne — 356 t. (321 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.079 t. (697 t.), tytoń — 300 t. (246 t.), siarka — 506 t. (72 t.), żużle Thomasa — 11.950 t. (2.800 t.), żelazo surowe — 736 t. (621 t.), maszyny, aparaty i części — 512 t. (447 t.), oraz samochody, motocykle i części — 734 t. (487 t.)

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w m. lipcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

Import (tony)

	Lipiec 1936	Lipiec 1937
Nasiona różne	552	14
nasiona oleiste	740	2.976
ryż surowy	10.360	98
owoce świeże	1.496	919
owoce suszone	397	109
konserwy owocowe	6	1
orzechy i migdały	8	44
kawa	244	232
herbata	55	87
kakao	192	934
korzenie	73	52
rośliny i mater. roślinne	37	127
żywica	372	735
śledzie świeże	425	4
śledzie solone	2.049	2.389
rudy różne i wyp. piryt.	9.575	18.638
piryty	—	11.107
oleje	199	116
smoła i smary	6	38
asfalt	612	10

tłuszcze i oleje roślinne	392	356
tłuszcze zwierzęce sur.	1.140	1.079
tran	90	245
napoje alkohol. i inne	57	42
tytoń	111	300
siarka	110	506
przetwory chemiczne	223	151
farby	57	55
garbniki	1.203	1.092
fosforyty	10.798	3.234
żużle Thomasa	7.136	11.950
skóry	2.923	1.986
wełna	1.190	497
odpadki wełny	155	45
przędza wełniana	39	34
bawełna	6.604	4.861
odpadki bawełny	120	193
przędza bawełniana	146	169
len, konopie, sizal i in. włókna rośl.	78	22
juta	1.014	837
szmaty	1.227	1.003
kauczuk	351	358
wyroby gumowe	77	110
papier i makulatura	1.366	1.979
papa, tektura	—	40
celuloza	347	971
żelazo surowe	795	736
metale różne	39	254
złom żelazny	33.813	53.029
miedź	851	849
cyna	359	79
cynk	43	1
wyr. żelazne i metalowe	217	256
maszyny, aparaty i części	775	512
części wagonów i lokom.	189	224
samochody, motocykle i części	79	734
różne	7.968	8.422
Razem	109.480	135.841

Wzrost przywozu zam. w mies. lipcu br. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego spowodowały przede wszystkim pozycje: złomu żelaznego — 53.029 t. (33.813 t.). rud różnych i wypałków pirytowych — 18.638 t. (9.575 t.), pirytów — 11.107 t. (brak), nasion oleistych — 2.976 t. (740 t.). śledzi solonych — 2.389 t. (2.049 t.), żużli Thomasa — 11.950 t. (7.136 t.), celulozy — 971 t. (347 t.) oraz samochodów, motocykli i ich części — 734 t. (79 t.)

Spadły natomiast w m. lipcu br. w stosunku do tegoż miesiąca 1936 roku pozycje: ryżu surowego — 98 t. (10.360 t.), owoców świeżych — 919 t. (1.496 t.), owoców surowych — 109 t. (397 t.), asfaltu — 10 t. (612 t.), fosforytów — 3.234 t. (10.798 t.), skór — 1.986 t. (2.923 t.), wełny — 497 t. (1.190 t.), odpadków wełny — 45 t. (155 t.), bawełny — 4.861 t. (6.604 t.), juty — 837 t. (1.014 t.), szmat — 1.003 t. (1.227 t.), oraz maszyn, aparatów i części — 512 t. (775 t.)

W okresie pierwszych siedmiu miesięcy (styczeń — lipiec) rb. wzrost importu zamorskiego spowodowały w przeważnej mierze pozycje (w nawiasach dane liczbowe za ten sam okres czasu 1936 roku): złomu żelaznego — 404.135 t. (190.273 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 102.552 t. (45.061 t.), miedzi — 9.094 t. (6.849 t.), szmat — 10.927 t. (5.855 t.), owoców świeżych — 34.213 t. (27.182 t.), pirytów — 19.746 t. (11.716 t.), fosforytów — 76.163 t. (69.322 t.), żużli Thomasa — 30.046 t. (23.236 t.), kauczuku — 4.153 t. (3.258 t.), papieru — 12.718 t. (7.611 t.) oraz celulozy — 7.127 t. (3.299 t.)

Decydującą rolę odgrywają tu nadal surowce hutnicze (złom żelazny, rudy, piryty) oraz surowce nawozów sztucznych (fosforyty oraz żużle Thomasa).

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (645.669,4 ton) wykazuje nieznaczny 1,6%-owy wzrost w porównaniu z wywozem ub. m. czerwca rb. (635.069,8 ton) oraz poważny 24,5%-owy wzrost w stosunku do mies. lipca 1936 roku (518.479,8 ton).

Nieznaczny ten wzrost wywozu spowodowały przede wszystkim pozycje (w nawiasach dane liczbowe za m. czerwiec br.): węgla eksportowego — 509.590 t. (470.868 t.), cukru — 9.461 t. (2.458 t.), bekonów — 1.903 t.)1.315 t.), jaj — 3.179 t. (1.606 t.), masła — 1.444 t. (769 t.), cementu — 579 t. (267 t.), melasy — 4.570 t. (2 t.), mączki kostnej — 638 t. (116 t.), bawełny i odpadków — 449 t. (185 t.), bali i słupów — 6.169 t. (4.154 t.), wyrobów z drzewa — 719 t. (535 t.), mebli giętych — 538 t. (521 t.), papieru — 618 t. (415 t.), metali różnych — 332 t. (185 t.), cynku — 973 t. (633 t.) oraz blachy cynkowej — 283 t. (208 t.)

Z grupy wytworów mineralnych jedynie węgiel eksportowy wykazuje nieznaczną nadwyżkę (ok. 39 tys. ton). Dobre rezultaty daje nadal grupa wytworów hodowlanych, jak bekony, jaja i masło.

Zwraca również uwagę ok. 4-krotny wzrost eksportu cukru pomimo pewnych tendencyj w głębi kraju do zmniejszenia tego eksportu. — Spadek wykazały pozycje następujące (w nawiasach dane z ub. m. czerwca br.): słód — 1.512 t. (2.482 t.), owoce świeże — 47 t. (260 t.), szynki i inne peklowane — 200 t. (225 t.), sól — brak (692 t.), węgiel bunkrowy — 50.295 t. (63.952 t.), koks — 17.347 t. (29.175 t.), tłuszcze zwierzęce — 101 t. (943 t.), przetwory mięsne — 1.082 t. (1.368 t.), napoje alkoholowe — 6 t. (10 t.), spirytus — brak (5 t.), salmiak — 70 t. (101 t.), karbid — 14 t. (197 t.), biel cynkowa — 453 t. (732 t.), saletra — 11 t. (17 t.), siarczan amonu — brak (594 t.), skóry — 228 t. (265 t.), tkaniny — 703 t. (731 t.), drzewo tarte — 15.215 t. (18.520 t.), dykty i forniery — 1.502 t. (1.585 t.), papa i tektura — 181 t.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIES. LIPCU BR. ORAZ W OKRESIE: STYCZEŃ — LIPIEC BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w mies. **lipcu br.** osiągnęły **781.510,7 ton** wobec rekordowych 813.009,6 ton w m. czerwcu br. oraz 627.959,8 ton w m. lipcu 1936 roku.

Miesiąc sprawozdawczy przynosi nieznaczny 3,8%-owy spadek w porównaniu z rekordowymi wynikami miesiąca czerwca br. (813.009,6 ton) oraz poważny 24,4%-owy wzrost w stosunku do miesiąca lipca 1937 r. (627.959,8 ton).

Dotychczasowe wyniki obrotów zamorskich portu (przywóz i wywóz łącznie) w okresie pierwszych siedmiu miesięcy (styczeń — lipiec br. — 5.124.387 ton wykazują 20,9%-owy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego — 4.237.044,5 ton.

Na uzyskanie tych ogólnych obrotów zamorskich w okresie: styczeń — lipiec br. (5.124.387 ton) złożył się przywóz zamorski — 1.016.812,2 ton oraz wywóz zamorski — 4.107.574,8 ton.

Przywóz zamorski w okresie pierwszych siedmiu miesięcy br. (1.016.812,2 ton) wykazuje poważny 54,3%-owy wzrost w porównaniu z przywozem w tym samym okresie czasu roku ubiegłego (658.832,9 ton). Miesiąc lipiec wnosi pewne nieznaczne osłabienie tempa wzrostu przywozu, wynoszące w pierwszym półroczu rb. — 60,3%, podczas gdy obecnie (styczeń — lipiec) już wspomniane 54,3%. Wywóz zamorski w okresie: styczeń — lipiec br. (4.107.574,8 ton) wykazuje 14,7 procentowy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego (3.578.211,6 ton).

Należałoby podkreślić wzmożenie się wywozu. W przeciwieństwie do importu zamorskiego eksport zamorski wzrasta w obecnej chwili szybciej, wykazując (styczeń — lipiec b. r.) 14,7%, podczas gdy w okresie: styczeń — czerwiec br. 13,1%.

Import zamorski w miesiącu sprawozdawczym (135.841,3 ton) wykazuje poważny 23.6%-owy spadek w porównaniu z rekordowymi wynikami importu zam. w miesiącu czerwcu br. (177.939,8 ton) oraz równie poważny ale wzrost 24,1%-owy w stosunku do m. lipca 1936 r. (109.480,— ton).

Spadek importu zam. w m. lipcu rb. w porównaniu z ub. m. czerwcem spowodowały przede wszystkim pozycje: złomu żelaznego — 53.029 t. (85.606 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 18.638 t. (22.309 t.), nasion oleistych — 2.976 t. (5.279 t.), ryżu surowego — 98 t. (7.684 t.), owoców świeżych — 919 t. (2.173 t.), garbników — 1.092 t. (1.618 t.), fosforytów — 3.234 t. (12.029 t.), wełny — 497 t. (1.327 t.), bawełny — 4.861 t. (5.578 t.), szmat — 1.003 t. (1.387 t.), kauczuku — 358 t. (515 t.), papieru i makulatury — 1.979 t. (2.066 t.), celulozy — 971 t. (1.166 t.), metali różnych — 254 t. (427 t.), miedzi — 849 t. (1.525 t.), kawy — 232 t. (312 t.), herbaty — 87 t. (91 t.), korzeni — 52 t. (124 t.), śledzi świeżych — 4 t. (20 t.), asfaltu — 10 t. (211 t.), napoi alkoholowych — 42 t. (161 t.), przetworów chemicznych — 151 t. (244 t.), farb — 55 t. (116 t.), skór — 1.986 t. (2.014 t.), oraz wyrobów gumowych — 110 t. (309 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek przywozu szeregu surowców hutniczych, jak złomu żelaznego i rud żelaznych. Poważny ok. 50%-owy spadek wykazuje przywóz nasion oleistych. Do przyczyn wybitnie sezonowych należałoby zaliczyć spadek przywozu ryżu surowego oraz fosforytów. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania in minus w granicach jednego miesiąca.

Do pozycyj importu, które wykazały w m. sprawozdawczym wzrost w porównaniu z ub. mies. czerwcem należą: kakao — 934 t. (195 t.), rośliny i mater. roślinne — 127 t. (23 t.), żywica — 735 t. (680 t.), śledzie solone — 2.389 t. (395 t.), piryty — 11.107 t. (brak), tłuszcze i oleje roślinne — 356 t. (321 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.079 t. (697 t.), tytoń — 300 t. (246 t.), siarka — 506 t. (72 t.), żużle Thomasa — 11.950 t. (2.800 t.), żelazo surowe — 736 t. (621 t.), maszyny, aparaty i części — 512 t. (447 t.), oraz samochody, motocykle i części — 734 t. (487 t.)

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w m. lipcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

Import (tony)

	Lipiec 1936	Lipiec 1937
Nasiona różne	552	14
nasiona oleiste	740	2.976
ryż surowy	10.360	98
owoce świeże	1.496	919
owoce suszone	397	109
konserwy owocowe	6	1
orzechy i migdały	8	44
kawa	244	232
herbata	55	87
kakao	192	934
korzenie	73	52
rośliny i mater. roślinne	37	127
żywica	372	735
śledzie świeże	425	4
śledzie solone	2.049	2.389
rudy różne i wyp. piryt.	9.575	18.638
piryty	—	11.107
oleje	199	116
smoła i smary	6	38
asfalt	612	10

tłuszcze i oleje roślinne	392	356
tłuszcze zwierzęce sur.	1.140	1.079
tran	90	245
napoje alkohol. i inne	57	42
tytoń	111	300
siarka	110	506
przetwory chemiczne	225	151
farby	57	55
garbniki	1.203	1.092
fosforyty	10.798	3.234
żużle Thomasa	7.136	11.950
skóry	2.923	1.986
wełna	1.190	497
odpadki wełny	155	45
przędza wełniana	39	34
bawełna	6.604	4.861
odpadki bawełny	120	193
przędza bawełniana	146	169
len, konopie, sizal i in. włókna rośl.	78	22
juta	1.014	837
szmaty	1.227	1.003
kauczuk	351	358
wyroby gumowe	77	110
papier i makulatura	1.366	1.979
papa, tektura	—	40
celuloza	347	971
żelazo surowe	795	736
metale różne	39	254
złom żelazny	33.813	53.029
miedź	851	849
cyna	359	79
cynk	43	1
wyr. żelazne i metalowe	217	256
maszyny, aparaty i części	775	512
części wagonów i lokom.	189	224
samochody, motocykle i części	79	734
różne	7.968	8.422
Razem	109.480	135.841

Wzrost przywozu zam. w mies. lipcu br. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego spowodowały przede wszystkim pozycje: złomu żelaznego — 53.029 t. (33.813 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 18.638 t. (9.575 t.), pirytów — 11.107 t. (brak), nasion oleistych — 2.976 t. (740 t.), śledzi solonych — 2.389 t. (2.049 t.), żużli Thomasa — 11.950 t. (7.136 t.), celulozy — 971 t. (347 t.) oraz samochodów, motocykli i ich części — 734 t. (79 t.)

Spadły natomiast w m. lipcu br. w stosunku do tegoż miesiąca 1936 roku pozycje: ryżu surowego — 98 t. (10.360 t.), owoców świeżych — 919 t. (1.496 t.), owoców surowych — 109 t. (397 t.), asfaltu — 10 t. (612 t.), fosforytów — 3.234 t. (10.798 t.), skór — 1.986 t. (2.923 t.), wełny — 497 t. (1.190 t.), odpadków wełny — 45 t. (155 t.), bawełny — 4.861 t. (6.604 t.), juty — 837 t. (1.014 t.), szmat — 1.003 t. (1.227 t.), oraz maszyn, aparatów i części — 512 t. (775 t.)

W okresie pierwszych siedmiu miesięcy (styczeń — lipiec) rb. wzrost importu zamorskiego spowodowały w przeważnej mierze pozycje (w nawiasach dane liczbowe za ten sam okres czasu 1936 roku): złomu żelaznego — 404.135 t. (190.273 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 102.552 t. (45.061 t.), miedzi — 9.094 t. (6.849 t.), szmat — 10.927 t. (5.855 t.), owoców świeżych — 34.213 t. (27.182 t.), pirytów — 19.746 t. (11.716 t.), fosforytów — 76.163 t. (69.322 t.), żużli Thomasa — 30.046 t. (23.236 t.). kauczuku — 4.153 t. (3.258 t.). papieru — 12.718 t. (7.611 t.) oraz celulozy — 7.127 t. (3.299 t.)

Decydującą rolę odgrywają tu nadal surowce hutnicze (złom żelazny, rudy, piryty) oraz surowce nawozów sztucznych (fosforyty oraz żużle Thomasa).

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (645.669,4 ton) wykazuje nieznaczny 1,6%-owy wzrost w porównaniu z wywozem ub. m. czerwca rb. (635.069,8 ton) oraz poważny 24,5%-owy wzrost w stosunku do mies. lipca 1936 roku (518.479,8 ton).

Nieznaczny ten wzrost wywozu spowodowały przede wszystkim pozycje (w nawiasach dane liczbowe za m. czerwiec br.): węgla eksportowego — 509.590 t. (470.868 t.), cukru — 9.461 t. (2.458 t.), bekonów — 1.903 t.)1.315 t.), jaj — 3.179 t. (1.606 t.), masła — 1.444 t. (769 t.), cementu — 579 t. (267 t.), melasy — 4.570 t. (2 t.), mączki kostnej — 638 t. (116 t.), bawełny i odpadków — 449 t. (185 t.), bali i słupów — 6.169 t. (4.154 t.), wyrobów z drzewa — 719 t. (535 t.), mebli giętych — 538 t. (521 t.), papieru — 618 t. (415 t.), metali różnych — 332 t. (185 t.), cynku — 973 t. (633 t.) oraz blachy cynkowej — 283 t. (208 t.)

Z grupy wytworów mineralnych jedynie węgiel eksportowy wykazuje nieznaczną nadwyżkę (ok. 39 tys. ton). Dobre rezultaty daje nadal grupa wytworów hodowlanych, jak bekony, jaja i masło.

Zwraca również uwagę ok. 4-krotny wzrost eksportu cukru pomimo pewnych tendencyj w głębi kraju do zmniejszenia tego eksportu. — Spadek wykazały pozycje następujące (w nawiasach dane z ub. m. czerwca br.): słód — 1.512 t. (2.482 t.), owoce świeże — 47 t. (260 t.), szynki i inne peklowane — 200 t. (225 t.), sól — brak (692 t.), węgiel bunkrowy — 50.295 t. (63.952 t.), koks — 17.347 t. (29.175 t.), tłuszcze zwierzęce — 101 t. (943 t.), przetwory mięsne — 1.082 t. (1.368 t.), napoje alkoholowe — 6 t. (10 t.), spirytus — brak (5 t.), salmiak — 70 t. (101 t.), karbid — 14 t. (197 t.), biel cynkowa — 453 t. (732 t.), saletra — 11 t. (17 t.), siarczan amonu — brak (594 t.), skóry — 228 t. (265 t.), tkaniny — 703 t. (731 t.), drzewo tarte — 15.215 t. (18.520 t.), dykty i forniery — 1.502 t. (1.585 t.), papa i tektura — 181 t.

(212 t.), celuloza — 397 t. (1.003 t.), żelazo surowe — 533 t. (778 t.), żelazo handlowe — 4.463 t. (12.004 t.), wyroby żelazne i metalowe — 1.569 t. (1.964 t.), szyny kolejowe — brak (4.019 t.) oraz rury żeliwne i żelazne — 1.776 t. (3.678 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę spadek eksportu wytworów mineralnych, jak koks i bunkier. Zmniejszył się również eksport produktów chemicznych (siarczan amonu, saletra, biel cynkowa, karbid itd.) W roku bieżącym tak dobrze zapowiadający się eksport drzewa tartego załamał się. Miesiąc sprawozdawczy wnosi dalsze zmniejszenie się eksportu tarcicy w porcie gdyńskim. Zmniejszył się również bardzo poważnie eksport produktów hutniczych.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w m. lipcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

Eksport (tony)

	Lipiec 1936	Lipiec 1937
Strączkowe	—	3
mąka ryżowa	600	738
mąka	25	—
mąka pastewna	101	—
ryż	691	170
słód	2.265	1.512
owoce świeże	75	47
konserwy owocowe	—	4
nasiona i rośliny	161	67
szynki i inne peklowane	108	200
bekony	1.806	1.903
drób i ptactwo bite	15	2
jaja	2.412	3.179
masło	1.522	1.444
cement	2.125	579
sól	117	—
węgiel eksportowy	403.350	509.590
węgiel bunkrowy	28.350	50.295
koks	12.500	17.347
oleje i parafina	2	38
tłuszcze zwierzęce	194	101
przetwory mięsne	1.171	1.082
cukier	5.054	9.461
napoje alkoholowe	5	6
makuchy	1.727	850
melasa	—	4.570
wytłoki buraczane	155	—
soda	62	—
salmiak	53	70
karbid	213	14
farby	20	18
mączka kostna	—	638
biel cynkowa	542	453
sól potasowa	276	—
saletra	—	11
siarczan amonu	—	—
skóry	90	228
tkaniny	1.025	703
bawełna i odpadki	101	449
bale i słupy	210	6.169
drzewo tarte	29.297	15.215
wyroby z drzewa	984	719
klepki	165	143
dykty i forniery	1.539	1.502
meble gięte	529	538
wyroby koszykarskie	66	74
papier	662	618
papa i tektura	236	181
celuloza	795	397
żelazo surowe	102	533
żelazo handlowe	4.378	4.463
metale różne	135	332
wyr. żelazne i metalowe	1.469	1.569
szyny kolejowe	3.119	—
rury żeliwne i żelazne	2.003	1.776
cynk	1.739	973
blacha cynkowa	363	283
różne	3.776	4.416
Razem	518.480	645.669

Jak z powyższego zestawienia wynika wzrost wywozu zamorskiego w m. sprawozdawczym w porównaniu z analogicznym miesiącem roku ubiegłego spowodowały przede wszystkim pozycje: węgla eksportowego — 509.590 t. (403.350 t.), węgla bunkrowego — 50.295 t. (28.350 t.), koksu — 17.347 t. (12.500 t.), cukru — 9.461 t. (5.054 t.), melasy — 4.570 t. (brak). bali i słupów — 6.169 t. (210 t.)

Zwraca natomiast uwagę poważny spadek eksportu tarcicy — 15.215 t. (29.297 t.), słodu — 1.512 t. (2.265 t.), cementu — 579 t. (2.125 t.), szyn kolejowych — brak (3.119 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 1.776 t. (2.003 t.), cynku — 973 t. (1.739 t.) oraz blachy cynkowej — 283 t. (363 t.)

Eksport zamorski w okresie pierwszych siedmiu miesięcy (styczeń — lipiec) rb. wykazuje wzrost głównie dzięki pozycjom (w nawiasie dane za ten sam okres czasu roku ubiegłego) wytworów mineralnych: węgla eksportowego — 3.126.543 t. (2.753.883 t.), węgla bunkrowego — 330.451 t. (210.676 t.), oraz koksu — 144.163 t. (119.668 t.). Poza grupą mineralną dobre rezultaty daje nadal grupa wytworów hutniczych, jak: żelaza handlowego — 57.492 t. (45.115 t.), szyn kolejowych — 39.710 t. (3.246 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 19.435 t. (14.123 t.) oraz wyrobów żelaznych i metalowych — 19.540 t. (10.806 t.) Spośród produktów rolniczych i hodowlanych utrzymują się nadal na wysokim poziomie: słód — 17.712 t. (17.238 t.), szynki i inne peklowane — 3.697 t. (526 t.), oraz masło — 6.053 t. (3.052 t.) Omawiając eksport grupy płodów hodowlanych należałoby zwrócić uwagę na stosunkowo poważny spadek eksportu jaj — 9.797 t. (14.255 t.) Z grupy wytworów chemicznych wzrasta poważnie eksport: siarczanu amonu —

32.536 t. (13.424 t.), bieli cynkowej — 4.065 t. (2.185 t.), soli potasowej — 2.550 t. (726 t.) oraz farb — 135 t. (57 t.) Jak już wspomniano wyżej rok bieżący przynosi bardzo poważne, gdyż ok. 50%-owe obniżenie się eksportu tarcicy — 83.864 t. (152.880 t.) oraz bali i słupów — 10.753 t. (18.070 t.)

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym w przeciwieństwie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 528 (509) statków o pojemności 533.422 n. r. t. (497.467 n. r. t.), wyszło zaś 537 (507) statków o pojemności 535.046 n. r. t. (486.091 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Polska — 1 miejsce, Szwecja — 2, Dania — 3, Niemcy — 4, Anglia — 5, Finlandia — 6, Włochy — 7, Norwegia — 8, Francja — 9, Stany Zjedn. Am. P. — 10, Grecja — 11, Łotwa — 12, Estonia — 13, Holandia — 14, W. M. Gdańsk — 15, Węgry — 16, oraz Panama — 17. Ogółem reprezentowane były bandery 17 (18) państw, przy czym bandera polska przesunęła się na nader rzadko zajmowane przez siebie 1 miejsce.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. lipcu rb. wyniósł 1.010,3 n. r. t. (977,3 n. r. t.) Średni postój statków w porcie wyniósł 50,8 godzin. Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wynosiła 48 (58).

Ruch statków w miesiącu lipcu br. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	statków	NRT.	statków	NRT.
Polska	59	89.335	63	90.352
W. M. Gdańsk	6	1.161	6	1.440
Anglia	23	44.987	24	43.275
Dania	77	49.446	79	50.780
Estonia	23	13.731	23	13.765
Finlandia	31	35.339	32	34.536
Francja	5	30.586	5	30.586
Grecja	7	18.521	7	18.191
Holandia	22	7.205	21	7.554
Łotwa	20	16.499	19	16.414
Niemcy	72	46.144	71	45.346
Norwegia	39	32.663	41	31.958
Panama	—	—	1	437
Stany Zjedn. A. P.	8	26.594	10	33.531
Szwecja	123	86.272	123	85.928
Węgry	1	348	1	346
Włochy	12	34.593	11	30.607
Razem	528	533.422	537	535.046

Ruch pasażerów na skutek sezonu licznych wycieczek morskich wykazuje poważne ożywienie. Przyjechało bowiem 3.018 (1.151) pasażerów w tym: z Anglii — 154, Argentyny — 5, Belgii — 47, Brazylii — 1, Danii — 210, Estonii — 10, Finlandii — 13, Francji — 150, Holandii — 14, Niemiec — 1, Norwegii — 9, Stanów Zjedn. Am. P. — 1.362, Szwecji — 31, oraz z wycieczek morskich G. A. L. — 1.011. Wyjechało zaś 4.620 (2.664) pasażerów, w tym: do Anglii — 937, Argentyny — 7, Belgii — 6, Danii — 107, Estonii — 10, Finlandii — 2, Francji — 932, Holandii — 9, Kanady — 175, Łotwy — 1, Niemiec — 3, Norwegii — 4, Stanów Zjedn. Am. P. — 892, Szwecji — 24, oraz na wycieczki morskie G. A. L. — 1.511 osób.

DZIAŁALNOŚĆ KREDYTOWA ODDZIAŁU GDYŃSKIEGO PAŃSTWOWEGO BANKU ROLNEGO.

Dowiadujemy się z miarodajnego źródła, że Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych upoważniło Państwowy Bank Rolny do udzielania pożyczek z kredytów inwestycyjnych tego Ministerstwa na urządzenia techniczne związane z nasiennictwem, a więc magazyny, suszarnie, maszyny do czyszczenia nasion itp.

Pożyczki będą oprocentowane w wysokości 2% rocznie, a ponadto jednorazowo przy realizacji pobierane będzie ¼% na rzecz Podkomisji Inwestycyjnej M. R. i R. R.

Splata pożyczek będzie się odbywała w rocznych ratach amortyzacyjnych.

Jako najdłuższy okres umorzenia ustalono: 40 lat — przy pożyczkach na budowę trwałych budynków i 20 lat — przy pożyczkach na urządzenia wewnętrzne i maszyny.

W zasadzie obowiązuje hipoteczne zabezpieczenie pożyczek.

Finansowanie producentów nasion, zamieszkałych na tereme Gdyni i powiatów: morskiego, kartuskiego i kościerskiego, należy do kompetencji Oddziału Państwowego Banku Rolnego w Gdyni i tam też należy kierować zgłoszenia o kredyt i zwracać się po bliższe informacje.

Niezależnie od wszczętej już akcji finansowania spółdzielni rolniczo-handlowych w zakresie obrotu ziemiopłodami, Państwowy Bank Rolny, Oddział w Gdyni, zamierza uruchomić na ten cel kredyty również i dla młynów oraz przedsiębiorstw handlowych prywatnych, zajmujących się eksportem ziemiopłodów.

Analogicznie, jak przy kredytach dla spółdzielni rolniczo-handlowych, przewiduje się trzy formy kredytów dla młynów i przedsiębiorstw handlowych:

1. Kredyt obrotowy wstępny, przeznaczony na zapoczątkowanie skupu, zabezpieczony wekslami i hipotecznie.

2. Kredyt lombardowy pod zlombardowany surowiec bądź też produkt przemiału.

3. Zaliczki pod złożone na inkaso dokumenty przewozowe zasadniczo w granicach 75% fakturowej wartości towaru, przy posia-

daniu zaś odpowiedniego zabezpieczenia dodatkowego, względnie przy dostawach dla Instytucyj Państwowych i wojska, w 90% wartości fakturowej.

Oprocentowanie wspomnianych kredytów ma być obliczane według normalnych stawek, obowiązujących w Państwowym Banku Rolnym.

Do kompetencji Oddziału Banku w Gdyni należy kredytowanie młynów i przedsiębiorstw, znajdujących się w Gdyni i powiatach: morskim, kartuskim i kościerskim.

POWIĘKSZENIE TONAŻU ŻEGLUGI POLSKIEJ NA LINII LEWANTYŃSKIEJ.

S. A. Żegluga Polska w Gdyni nabyła dla Linii Lewantyńskiej drugi statek, mianowicie motorowiec „Lechistan", który będzie kursował na tej linii razem z siostrzanym statkiem „Lewant", zakupionym przez Żeglugę Polską w roku ubiegłym. Obydwa statki są konstrukcyjnie bliźniacze, posiadają ca 3070 ton nośności każdy i są wyposażone w motory o sile 2000 KMi., które pozwalają na rozwinięcie szybkości 12—12½ węzłów.

Nabycie m/s „Lechistan" ugruntuje stan posiadania Żeglugi Polskiej na powyższej linii i przyczyni się do jej dalszego rozwoju.

ARBITRAŻ MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ PRZY ZAŁATWIANIU SPORÓW, WYNIKŁYCH Z TRANSAKCYJ HANDLOWYCH, ZAWIERANYCH ZA GRANICĄ.

Zarząd Rady Interesantów Portu na posiedzeniu w dniu 23 lipca br. uchwalił zalecić firmom, zrzeszonym w Radzie, korzystanie z aparatu arbitrażowego Międzynarodowej Izby Handlowej w wypadku sporów, wynikłych z umów, zawartych z kontrahentami zagranicznymi. Doświadczenie, zdobyte w tym zakresie wskazuje bowiem na celowość posługiwania się tą instytucją.



DOBRE PERSPEKTYWY DLA ŚWIATOWEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W handlu światowym zaznacza się coraz większe ożywienie. Wskaźnik Ligi Narodów (w r. 1929 — 100), wynoszący dla roku zeszłego — 85,9, podniósł się w pierwszym kwartale 1937 r. do cyfry 92,6 (od r. 1935 wzrósł o 12%). Ten sam wniosek wysunąć można ze statystyki transportu towarów w trzech wielkich portach północno-europejskich; Hamburgu, Rotterdamie i Antwerpii (w r. 1935 — 71 milionów ton, w r. 1936 — 80 milionów ton), oraz z ewolucji wskaźnika frachtów morskich „Economist'a" (r. 1913—100, r. 1936—77,8, r. 1937 — 134,9). Armatorzy eskontują już te dobre widoki na przyszłość i zamówienia w brytyjskich stoczniach okrętowych zbliżają się do poziomu z r. 1929.

O KONTROLĘ RYNKÓW FRACHTÓW TRAMPOWYCH.

Pod koniec lipca oświadczono urzędowo ze sfer rządowych brytyjskich, że subwencje dla armatorów trampowych, będące do dyspozycji na r. 1937 w sumie 2 milionów £, nie zostaną wypłacone, ponieważ poziom stawek frachtowych przekracza znacznie minimum przewidziane w ustawie o subwencjach (frachty przeciętne za r. 1929). W związku z tym oświadczeniem urzędowym powstała konieczność zbadania sprawy dalszej kontroli frachtów trampowych. Aczkolwiek w chwili obecnej nie ma powodu do wykonywania choćby najlżejszej kontroli na trampowych rynkach frachtowych, gdyż będący do dyspozycji tonaż nie jest w stanie pokryć nawet w przybliżeniu istniejącego popytu, zainteresowane koła w Anglii zajmują się bardzo żywo tą sprawą, która będzie miała duże znaczenie w przyszłości, z chwilą gdy nastąpi zmniejszenie się popytu na tonaż. Uchwalono zatem niedawno na zebraniu brytyjskich armatorów trampowych utrzymanie istniejącej organizacji kontroli trampowych rynków frachtowych i pozostawienie w mocy schematu kontrolnego także po 31 grudnia rb. Ta uchwała tymczasowa, mająca obowiązywać brytyjską żeglugę trampową na razie do końca 1939 r., wymaga jednakże jeszcze zatwierdzenia przez 90% ogółu armatorów brytyjskich pracujących w trampowej żegludze angielskiej.

ZMNIEJSZENIE LICZBY MARYNARZY W WIELKIEJ BRYTANII.

Spis marynarzy przeprowadzony dnia 15 czerwca 1936 r. w W. Brytanii wykazuje ich liczbę 149.041 osób, wobec 152.792 rok przed-

tem i 169.211 dnia 26 kwietnia 1931 r. Marynarze ci stanowili załogi 3.818 statków pojemności 7.834 tys. ton n. (3.841 statków — 7.963 tys. ton n. rok przedtem i 4.069 statków — 8.325 tys. ton n . w 1931 r.) W tychże latach liczba oficerów, obywateli brytyjskich wynosiła 25.773 (27.241 i 25.753), obywateli obcych — 198 (247 i 148); marynarzy i personelu — obywateli brytyjskich 76.114 81.641 i 77.570), obywateli obcych 5.196 (10.957 i 6.197); Hindusów — 41.760 (49.125 i 43.125).

STRATY W TONAŻU ŚWIATOWYM W I KWARTALE BR.

Ogólna suma strat światowego tonażu w I kwartale 1937 r. wynosi 122 statki pojemności 117.697 ton brutto i jest znacznie wyższa niż straty w takim samym okresie r. ub. (109 jednostek 84.728 ton). Ze straconego w omawianym czasokresie tonażu, na parowce przypada 81 jedn., a 12 na motorowce.

WŁOSKI PROGRAM ROZBUDOWY FLOTY HANDLOWEJ.

Minister komunikacji przedłożył parlamentowi program rozbudowy włoskiej floty handlowej w ciągu lat najbliższych, kosztem jednego miliarda lirów. Program obejmuje przede wszystkim przebudowę istniejących jednostek (nowe silniki, zmiana długości i kształtu kadłuba), oraz rozległy program powiększenia floty nowymi jednostkami: mają to być statki pasażerskie i pasażersko - towarowe: 44 statki o ogólnym tonażu 235.000 ton.

Głównymi towarzystwami, które otrzymają nowy tonaż będą „Italia“ i „Lloyd Triestino“. Nowe statki przede wszystkim służyć będą do liniowych połączeń z Ameryką Północną i Dalekim Wschodem.

REKORDOWE CENY NOWEGO TONAŻU.

W Anglii notuje się już żądanie stoczni za zamawiany tonaż okrętów o nośności od 7.500 do 9.000 t. DW. — po 13 £ za tonę. Wobec tendencji zwyżkowej dla materiałów i płac w budownictwie okrętowym rekord ten prawdopodobnie jeszcze będzie przekroczony.

Przy poprzednich „boom-ach“ ceny analogicznie się wahały: ostatni przedwojenny boom w r. 1900 dał dla 7.500-tonowca 60.750 £, która to cena stopniowo spadła do 36.250 £ za taki statek w r. 1909. Znany boom z końcem wojny światowej był tak wyjątkowy, że nie może być użyty do porównania. Przeciętnie, po uspokojeniu się, w okresie powojennym tona DW kosztowała 8 £. Taka średnia, trzeba zaznaczyć, kryje w sobie poważny spadek, i to raptownym stopniem, w stosunku do złota, w okresie obniżenia kursu funta. Najniższy koszt budowy statku na stoczniach angielskich był w czerwcu 1932 roku, kiedy cena standartowego 8.000-tonowca towarowego była 4 £ 5 s. 4 d. za tonę DW.

JEDNOLITA ORGANIZACJA FLOTY ŁOTEWSKIEJ I JEJ CELE.

W Rydze ukonstytuowało się towarzystwo żeglugi „Aprienitas kugniecibas akciju sabiedribas“ („Połączeni Armatorzy S. A.“), do którego faktycznie weszły wszystkie statki łotewskie, to znaczy prywatne z jednej strony, a z drugiej strony statki „Valts Kugu Parvalde“ („Żegluga Państwowa“).

Prezesem nowej organizacji jest mianowany podsekretarz stanu w ministerstwie Handlu i Przemysłu. Jednym z zadań nowej organizacji ma być usunięcie wzajemnej konkurencji w komunikacji pomiędzy portami łotewskimi a portami Północnego Morza i systematyczne rozwijanie w kierunku tego morza połączeń liniowych.

RZADKI WYPADEK ZAPŁATY SZKÓD PRZEZ ARMATORA ZA SPÓŹNIENIE.

W wypadkach, gdy statek, wbrew warunkom umowy frachtowej (czarteru), się spóźni, to albo się przyjmuje statek, albo anuluje umowę. „Fairplay“ jednak przytacza wypadek, gdy nie zaszło ani jedno ani drugie: statek był przyjęty, a jednak, co jest rzeczą niezmiernie rzadką, zapłacił odszkodowanie za spóźnienie.

Sprawa miała się tak: w porcie wyładowania z poprzedniego czarteru statek zawarł umowę, w której zaznaczono, że statek jest w stanie gotowości do udania się pod balastem do portu ładowania dla wykonania warunków umowy frachtowej. Wskutek konieczności natychmiastowych napraw statek jednak odszedł dopiero po tygodniu i stanął do ładowania w dzień po wyznaczonej dacie anulującej czarter. Ładowano jednak; ładujący czynił zastrzeżenia. Na miejscu nie było innych statków do dyspozycji; frachtujący zareklamował zwrot powstałych strat.

Powołany rozjemca orzekł: dając zapewnienie natychmiastowej gotowości właściciel statku zapewnił sobie wyższy fracht o całych 2/6 na tonie, wobec tego, że inne statki mogły zjawić się dopiero później, jednak, nie dotrzymując zapewnienia, winie zwrócić nadwyżkę tę stronie frachtującej w tej właśnie wysokości.

Niewątpliwie sprawa wzięłaby była inny obrót, gdyby przed ładowaniem armator nie oprotestował zastrzeżeń ładujących. Nie uczynił jednak tego, obawiając się widocznie większych strat przez pozbawienie go przewozu, — a więc świadomie idąc na pewne prawdopodobieństwo niekorzystnego orzeczenia rozjemcy.

MEMORIAŁ IZBY W SPRAWIE KONTYNGENTÓW WYWOZOWYCH DO TURCJI.

W związku z zawarciem w dniu 11 lipca br. traktatu handlowego pomiędzy Polską a Turcją, umożliwiającym ożywienie wymiany handlowej pomiędzy obu krajami, Izba nasza wystosowała do Rady Handlu Zagranicznego Związku Izb Przemysłowo - Handlowych memoriał, uzasadniający konieczność uzyskania od Rządu tureckiego kontyngentów na wywóz z Polski pługów oraz papieru pakowego, a to ze względu na zainteresowanie eksportem tych artykułów ze strony zakładów przemysłowych okręgu izbowego.

KONIECZNOŚĆ PRZEDKŁADANIA PRZEZ IMPORTERÓW DOWODÓW PROWADZENIA KSIĄG HANDLOWYCH ORAZ ZGODNOŚCI CEN Z CENAMI RYNKOWYMI.

Zgodnie z ostatnio powziętą przez Centralną Komisję Przywozową uchwałą, aby organizacje, opiniujące podania o udzielenie zezwoleń na przywóz, potwierdzały również fakt prowadzenia przez firmy importowe ksiąg handlowych oraz zgodność podanej przez importera ceny, sprowadzanych towarów z cenami rynkowymi kraju, gdzie towar został zakupiony, Izba nasza żąda obecnie od importerów przedstawiania odnośnych dowodów przy składaniu podań o udzielenie zezwolenia przywozu.

WYMOGI RYNKOWE W ZAKRESIE PRZYWOZU DO ANGLII OGÓRKÓW I KORNISZONÓW.

Ogórki kwaszone konsumowane są w Anglii wyłącznie przez ludność przybyłą z kontynentu, a przede wszystkim procentowo najwięcej przez ludność żydowską. Towar polski, zwłaszcza z niektórych fabryk jest bardzo dobrze wprowadzony i o dobrej marce. Trudności, na jakie napotykali eksporterzy polscy w ostatnich 3 latach, wypływały głównie z dwóch przyczyn: wysokiej konkurencji obcej, a przede wszystkim litewskiej, oraz niewłaściwej jakości towaru puszkowanego.

Pomyślny rozwój dostaw z Polski zależy od dostarczania jedynie towaru dobrej jakości oraz wyboru właściwych sprzedawców i agentów.

Przy eksporcie ogórków zważyć należy, że konkurencja jest bardzo silna (Holandia, Niemcy, Łotwa, Estonia, Czechosłowacja, a przede wszystkim w ostatnich latach Litwa) i że coraz bardziej jakość i trwałość towaru będą decydować o tym, kto się utrzyma na rynku.

Na rynek angielski — ogórki kwaszone przychodzą albo w beczkach wagi 150 kg netto i zależnie od wielkości jest w niej ca 1200 sztuk lub 800 sztuk, albo w puszkach blaszanych 9 kg brutto lub 6 kg netto o zawartości ca 40—45 sztuk, albo 50—55 sztuk.

Głównym dostawcą towaru beczkowego była jeszcze do roku ubiegłego Holandia, która przechodzi coraz więcej na towar puszkowany.

Korniszony są w Anglii konsumowane przez szersze masy, i po dobrej cenie sprzedawane tylko przez wprowadzone firmy lub jako towar o znanej marce. Import tego artykułu mógłby się więc z Polski odbywać tylko w sposób, wypróbowany przez Holandię, Francję oraz Czechosłowację, mianowicie eksportuje się tylko w beczkach w solance, a dopiero na miejscu specjalne fabryki odpowiednio je przyprawiają i pakują do słoików przeważnie razem z pokrajanym kalafiorem i małymi cebulkami.

Korniszony wymagają bardzo pieczołowitej selekcji i uważnej produkcji. Selekcja musi być wg wielkości (jakość zupełnie czysta lub z małymi plamami), wg formy (proste lub zakrzywione) i koloru.

Wg zebranych wiadomości muszą być korniszony w ciągu ca 6 tygodni solone w specjalnych naczyniach, a dopiero następnie, po przejściu właściwej fermentacji mają być pakowane do beczek dla wysyłki. Beczki te o wadze 150 kg netto mają być zrobione z twardego drzewa i wewnątrz parafinowane.

IMPORT I CENY WIKLINY W SZWAJCARII.

Zapotrzebowanie rynku szwajcarskiego na wiklinę, a w szczególności na białą okorowaną (weisse, geschälte Weiden) pokrywane jest w 95% importem z Polski.

Według danych statystycznych wwóz wikliny do Szwajcarii w 2 ostatnich latach oraz 5 miesiącach br. kształtował się jak następuje:

1935 r.	4.425 q	za 153.900 fr. szw.
z Polski	3.643 q	za 123.483 fr. szw.
1936 r.	3.658 q	za 111.571 fr. szw.
z Polski	2.739 q	za 71.809 fr. szw.
1937 r. od stycznia do czerwca	828 q	za 29.840 fr. szw.
z Polski	385 q	za 14.775 fr. szw.

Polska zajmuje pierwsze miejsce spośród państw eksportujących wiklinę na rynek szwajcarski. Do innych państw eksportowych należą Francja, Holandia oraz Belgia.

Według opinii sfer handlowych widoki dla polskiego eksportu wikliny do Szwajcarii są nadal pomyślne, zwłaszcza, że Francja, główny konkurent dla Polski, na skutek wewnętrznego zapotrzebowania i dostaw do Niemiec, nie jest w stanie eksportować chociażby

minimalnych ilości wikliny na rynek szwajcarski. Na ogół w Szwajcarii istnieje większe zainteresowanie i popyt na towar polski, ze względu na mniejszy ciężar pojedynczych prętów od wagi prętów pochodzenia francuskiego.

Ceny rynkowe na wiklinę białą, okorowaną w zależności od długości prętów, są następujące:

100—150 cm Fr. 50,— za 100 kg franco granica szw. towar nieocl.

150—180 cm Fr. 46,— za 100 kg franco granica szw.

180—200 cm Fr. 41,— za 100 kg franco granica szw.

200—250 cm Fr. 35,50 za 100 kg franco granica szw.

Ceny wikliny z nowych zbiorów są dotychczas nieznane.

Stawka celna na wiklinę do celów koszykarstwa wynosi według poz. 503 d. szw. tar. celnej Fr. 0,50 za 100 kg plus 10 cts. za przesyłkę tytułem opłaty statystycznej, plus 4% od opłaty celnej tytułem opłaty stemplowej.

Wwóz wikliny nie podlega restrykcjom kontyngentowym. Adresy firm zainteresowanych przywozem z Polski znajdują się w P. I. E.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU RYB, DZICZYZNY I DROBIU W SZWAJCARII.

Na rynku szwajcarskim istnieje zainteresowanie przywozem z Polski ryb, dziczyzny i drobiu. Na podstawie przeprowadzonych badań Konsulat ustalił możliwości dostaw łososia świeżego, którego ceny przy imporcie z Norwegii wynoszą przeciętnie za 1 kg fr. szw. 3,30 franco granica szwajcarska za towar nieoclony. Stawka celna wynosi za 1 kg łososia 0,20 fr. szw.

W zakresie dziczyzny odbiorcy szwajcarscy wykazują zapotrzebowanie dość duże, zwłaszcza zaś interesują się przywozem zajęcy, bażantów, kuropatw oraz dzików. Specjalnym popytem cieszą się zające nie strzelane, lecz zabijane ręcznie. Ceny zajęcy kształtują się niejednolicie. W grudniu 1936 r. płacono za towar polski 2.60—3.50 fr. szw. za sztukę franco stacja nadawcza. Rynek szwajcarski poszukuje zajęcy dużych o wadze ok. 5 kg. Ceny bażantów w tym okresie wynosiły 2.70 fr. szw. (koguty) i 2.20 fr. szw. (kury) za sztukę franco stacja nadawcza w Polsce. Za kuropatwy płacono 1,10 fr. szw. za sztukę. Odbiorcy szwajcarscy zwłaszcza we francuskiej części Szwajcarii interesują się przywozem dzików mniejszych i młodych. W grudniu r. ub. płacono 1,50—1,70 fr. szw. za 1 kg franco stacja nadawcza.

Ze względu na to, że dziczyzna nie podlega przy imporcie do Szwajcarii ograniczeniom kontyngentowym, mogą dostawy z Polski znacznie powiększyć się w porównaniu i rozmiarami dotychczasowymi, przy racjonalnym opracowaniu rynku i z wyeliminowaniem konkurencji eksporterów polskich między sobą.

Jeśli chodzi o drób, to importerzy szwajcarscy uskarżają się często na gatunek i kolor mięsa z drobiu pochodzenia polskiego, co wynika ze sposobu karmienia drobiu w Polsce. Klientela szwajcarska poszukuje zwłaszcza drobiu mniejszego i tańszego od t. zw. pulard („poulet de Bress"). Przy dostosowaniu się do wymogów miejscowych istnieją możliwości rozszerzenia eksportu. Ceny drobiu kształtują się w zależności od wagi i wynoszą: dla drobiu o wadze 600—900 gr sztuka — fr. szw. 1.90 za 1 kg franco granica szwajcarska za towar nieoclony, oraz o wadze 1000—1500 gr — 2,30 fr. szw. za 1 kg.

Konsulat R. P. w Bazylei.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 LIPCA 1937 R.

CZECHOSŁOWACJA. Według ogłoszenia Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Sb. Zak. z 15 VII 1937 pod nr 183/37, Czechosłowacja opierając się na art. III układu dodatkowego z r. 1933 do umowy handlowej z Francją wypowiedziała stawkę konwencyjną z poz. 630 czechosłowackiej t. c. na artykuły lecznicze przygotowane w formie syropów i roztworów. Tym samym dotychczasowa stawka konwencyjna Kc. 1.200 zastąpiona zostaje stawką autonomiczną 2.500 Kc.

Z ważnością od 10 VII br. obowiązuje cło na masło naturalne, świeże lub solone i topione w wysokości Kc. 420.

Z ważnością od 10 VII br. obowiązują następujące cła dodatkowe na zboża: pszenica 25 Kc., żyto 36 Kc., jęczmień 35 Kc. i owies 24 Kc.

EKWADOR. Zarządzeniem z dnia 11 VI br. nałożone zostało dodatkowe cło w wysokości 50 proc. dotychczasowej stawki na towary państw, z którymi Ekwador ma bilans handlowy ujemny w wysokości przekraczającej 30 proc. Nie dotyczy to towarów szczególnie ważnych dla Ekwadoru, jak: papieru, tektury, naczyń emaliowanych i kamiennych, surowców i pewnych półfabrykatów, jak również towarów bezcłowych. Zarządzenie powyższe nie dotyczy towarów polskich, gdyż bilans polsko-ekwadoriański kształtuje się wybitnie dodatnio dla Ekwadoru; przeciwnie, stwarza nowe szanse konkurencyjności wobec tych krajów importujących, które to zarządzenie dotyka.

FRANCJA. Ostatnio dokonana podwyżka cła o 13 proc. nie dotyczy niektórych artykułów z następujących grup towarowych: mleka, śmietany, mączki mlecznej, sera, ryb, raków, owoców strączkowych, owoców, cukru, wyrobów cukierniczych, czekolady, olejów, sztucznych pachnideł, olejku terpentynowego, wełny i słomy drzewnej, świeżych jarzyn, konserw jarzynowych, żywych roślin, sztucznych środków szlifierskich, cegieł, kamieni brukowych, wapna hydraulicznego, aluminium, stali szlachetnej dla narzę-

dzi, stali specjalnej, drutu, miedzi, ołowiu, niklu, pewnych artykułów chemicznych, cykorii, krochmalu, kleju kostnego, płytek ceramicznych, wyrobów ceramicznych, porcelany, szkła, żarówek elektrycznych, lamp radiowych, przędzy bawełnianej, tkanin bawełnianych, wełnianych i jedwabnych, odzieży i bielizny, papieru i filmów, skór, obuwia, taniej biżuterii, motorów, różnych maszyn i aparatów, różnych narzędzi, przedmiotów użytku domowego, towarów metalowych, broni myśliwskiej, mebli, drzewa, instrumentów muzycznych, motocykli i samochodów, kapeluszy filcowych i zapalniczek. Prócz tego ogólna zwyżka celna nie dotyczy towarów, wymienionych w art. 74 i 75 rozporządzenia (kawa, herbata, pieprz, benzyna, spirytus pędny, olej świetlny, oleje i smary, pewne części maszyn), dla których osobno zostały ustalone stawki celne. Prócz powyższych zmian celnych podwyżce o 25 proc. uległy opłaty t. zw. kontyngentowe.

NICARAGUA. Z dn. 20 VII 37 została przywrócona ponownie kontrola dewiz. Pozwolenia Komisji Walutowej wymagane są dla wszystkich towarów prócz tych, które zostały załadowane na okręt przed wejściem w życie ustawy.

SYRIA I LIBAN. Celem stworzenia ochrony dla podjętej parę lat temu w Libanie produkcji drutu cienkiego i gwoździ, rozporządzeniem z dnia 10 maja rb. zostały zwiększone i zmienione stawki libańskiej taryfy celnej. Cło na drut ciągniony żelazny i stalowy wynosi:

a) zwykły:
   1 m/m i mniej grubości — 5000 PLS, tj. 1000 fr. od tony
   ponad 1 m/m grubości — 1000 PLS, tj. 200 fr. od tony
b) prażony, galwanizowany, miedziowany lub cynowany, do 6 m/m średnicy — 5000 PLS, tj. 1000 fr. od tony
c) inny — 25 proc. ad valorem.

Drut kolczasty żelazny lub stalowy opłaca cło w wysokości — 5000 PLS, tj. 1000 fr. od tony

Sztyfty z drutu żelaznego:
   a) średnicy 2 m/m i więcej — 180 PLS, tj. 36 fr. od 100 kg
   b) średnicy poniżej 2 m/m — 270 PLS, tj. 54 fr. od 100 kg

Gwoździe — 600 PLS, tj. 120 fr. od 100 kg

Haki, hacele, także galwanizowane:
   a) dla koni — 400 PLS, tj. 80 fr. od 100 kg
   b) inne — 25 proc. ad valorem.

Powyższa zmiana cła zasługuje na uwagę, ponieważ import polskich gwoździ głównie „tapicerskich" t. zw. „pointes de Paris") w r. 1936 wyrażał się cyfrą — 82 tysięcy fr. Podwyżka cła może ten import zahamować, jest bowiem bardzo poważna, wynosząc od 20 do 50 proc.

SZWAJCARIA. W protokóle dodatkowym polsko - szwajcarskim z dnia 30 VI br. wymieniono na liście B szereg artykułów, które wywiezione z Polski korzystać będą ze stawek celnych obniżonych. Lista obejmuje następujące towary (w nawiasach wysokość cła we frankach szw. od 100 kg wagi): owies (0.60), jęczmień (0.60), konserwy z grzybów (40.—), drób żywy (20.—), drób bity (30.—), konserwy z drobiu (30.—), konie (120.— od sztuki), pierze czyszczone (40.—), puch czyszczony (40.—), płatki ziemniaczane (0.20), drzewo surowe z drzew liściastych (0.20), drzewo surowe z drzew iglastych (0.50), drzewo iglaste ociosane (0.50), drzewo iglaste tarte wzdłuż (2.50), listewki do ram: gładkie (40.—), ozdobione (60.—). inne (150.—), blacha cynkowa surowa, gładka i falista (2.—). Prócz tego taryfa celna szwajcarska uległa zmianom odnośnie następujących towarów w nawiasach stawki celne od 100 kg wagi: owoce, importowane luźno lub w workach (2.—), importowane inaczej: jabłka, gruszki, morele (5.—), inne owoce (10.—), owoce suszone: śliwki, w pomieszczeniach 50 kg i większych (3.—), w pomieszczeniach poniżej 50 kg (10.—), inne owoce suszone (7.—), owoce z pestkami (10.—), owoce suszone, bez pestek: morele (40.—), inne (50.—), odpadki z owoców suszonych (20.—), powidła ze śliwek bez cukru i alkoholu (10.—), inne z wyjątkiem soku malinowego (35.—), sok malinowy (25.—).

TURCJA. W związku ze zmianą przepisów importowych dokonano ostatnio szeregu zmian w taryfie celnej, podwyższając stawki na wiele artykułów.

Uchwałą Rady Ministrów z dnia 8 maja rb. nasiona buraczane (poz. tar. celnej 223a) sprowadzane z zagranicy przez cukrownie tureckie będą w roku 1937 korzystały z bezcłowego wwozu.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Artykuły chemiczne i farmaceutyczne. Firma bułgarska pragnie importować z Polski różne chemikalia i artykuły farmaceutyczne. P/18945/73/TC.

Terpentyna i węgiel drzewny. Agenturowa firma angielska interesuje się importem z Polski wymienionych artykułów. P/47/TC.

Smoła drzewna. Poważna firma włoska pragnie importować z Polski smołę drzewną. P/192280/47/TC.

Artykuły farmaceutyczne i specyfiki. Poważna firma z Sao Paulo poszukuje przedstawicielstw w Brazylii wytwórni artykułów farmaceutycznych, specyfików i aparatów laboratoryjnych. P/13831/3F/TC.

Artykuły chemiczne. Firma połudn. afrykańska pragnie nawiązać kontakt z firmami produkującymi pasty i lakiery, glukozę i żelatynę, celem importu tych produktów do Afryki Połudn. P/19320/3B/TC.

Szkło stołowe i kryształy. Poważna firma poł. afrykańska interesuje się importem z Polski wymienionych artykułów. P/13448/63/TC.

Różne. Firma poł. afrykańska pragnie importować z Polski artykuły nożownicze, dzwonki, lichtarze, żetony sportowe, towary skórzane oraz wszelkie nowości nadające się na prezenty. P/9874/65/TC.

Obręcze wiklinowe i blaszane. F-ma palestyńska nawiąże kontakt z eksporterami obręczy wiklinowych i blaszanych. P/19730/4E/KL.

Cukierki. F-ma niemiecka nawiąże kontakt z producentami cukierków t. zw. „Licorice-Lakritzen" celem eksportu do Afryki Płd. P/19427/47/KL.

Różne. Firma importowa w Paryżu, interesuje się importem wszelkich towarów na rynek francuski. E/19151/3R/H.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POŁOWY PRZYBRZEŻNE W MIESIĄCU LIPCU 1937 R.

Połowy przybrzeżne dały w miesiącu lipcu 277.210 kg ryb morskich o wartości zł 124.828. Stanowi to wzrost w stosunku do lipca roku ubiegłego ilościowo o 87.000 kg, a wartościowo o zł 44.000.

Zwiększenie połowów przypada głównie na dorsze (o 58.000 kg) oraz na flądry (o 15.000 kg), w mniejszym zaś stopniu na węgorze i szczupaki. Zmniejszyły się natomiast połowy kwapów, okoni i płoci.

Podział połowów na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco w kg, wartość za jeden kilogram podana w groszach w nawiasie: łosoś (troć) 550 (500), sztuk 209, płastugi stornia 148.850 (40), zimnica 7.400 (30), gładzica 680 (40), skarp 12.790 (60), śledziki 3.500 (30), węgorze 14.080 (150), wątłusze (dorsze) całe 59.250 (20), czyszczone 12.550 (30), węgorzyce (kwapy) 4.250 (40), szczupaki 6.710 (160), okonie 570 (60), płocie 1.650 (30), certy 4.380 (30).

Z poszczególnych okręgów połowów wartościowo i ilościowo wysunęły się miejscowości nad Zatoką od Pucka do Obłuża, dając 65.780 kg, o wartości zł 39.724 (przeważnie miejscowości obok Gdyni jak Rewa, Mechlinki i Obłuże).

Gdynia złowiła 66.980 kg, o wart. zł 29.034. Dalej miejscowości półwyspu od Jastarni do Wielkiej Wsi 48.200 kg, o wartości zł 24.330, Hel dał tylko 47.700 kg, wartości zł 15.659. Miejscowości od Chłapowa do Karwii, t. j. nad wielkim morzem 28.670 kg, o wartości zł 10.850. Wreszcie połowy na Głębi Gdańskiej przyniosły 19.880 kg, o wartości zł 5.231.

Złowione ryby znajdowały zbyt przede wszystkim na rynku miejscowym, który odebrał 157.990 kg ryb o wartości zł 66.637, t. j. dwukrotnie więcej jak w roku ubiegłym, co świadczy o zwiększeniu się spożycia ryb morskich. Zapotrzebowanie wędzarń pozostało prawie na niezmienionym poziomie w stosunku do roku ubiegłego, bo zakupiły 74.060 kg o wartości zł 40.207. Zwiększył się wreszcie wywóz ryb do Gdańska, osiągając 45.160 kg ryb (przeważnie flądry) o wartości zł 17.984. (Dane cyfrowe Morskiego Urzędu Rybackiego).

KRONIKA

ZRÓWNOWAŻONA TENDENCJA NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH.

Gorące dnie lata spowodowały zmniejszenie się chwilowo zakupów śledzi solonych przez hurtowników w kraju. Tendencja natomiast w Anglii pozostała nadal mocna, mimo zwiększenia się połowów. Dotychczas śledzi szkockich zasolono 307.580, czyli o trzydzieści tysięcy beczek mniej aniżeli w roku ubiegłym. Wysłano na eksport 188.300 beczek, a więc o siedemdziesiąt tysięcy beczek mniej jak w roku ubiegłym.

Wysokie ceny tłumaczone są tam dużym zapotrzebowaniem na śledzie szkockie, zwłaszcza zwraca się uwagę na zwiększone zakupy U. S. A., które poprzednio zakupywały małe tylko ilości.

Do Gdyni przybyły w ubiegłym tygodniu następujące statki ze śledziami:

2 VIII 37 r. s/s „Olli" z Anglii śledzi szkockich 132/1 i 372/2,

3 VIII 37 r. s/s „Sollund" z Norwegii śledzi norweskich i islandzkich 902/1 oraz 371/2,

s/m „Hunze IX" z Anglii śledzi szkockich 1.863/1 i 1.196/2,

s/s „Chorzów" z Holandii śledzi holenderskich 305/1 oraz 588/2,

5 VIII 37 r. s/m „Beta" z Holandii śledzie solone z polskich połowów „Mewy" beczek morskich 2.500.

Do Gdańska nadeszły ze śledziami następujące statki:

Z Anglii ze śledziami szkockimi s/s „Vestmand" 1.717/1 i 1.926/2, s/s „Albert" 2.614/1 i 2.351/2, z Norwegii s/s „Sollund" 390 beczek norweskich.

NOTOWANIA CEN NA ŚLEDZIE SOLONE W GDYNI I W GDAŃSKU.

W porcie rybackim w Gdyni notowano ostatnio następujące ceny za śledzie solone importowane oclone i z własnych połowów:

za jedną dużą beczkę, franco wagon Gdynia w złotych:

Polskie połowy „Mewa" śledzie szkockie nowe puste 78, pełne 83, za dwie połówki pięć złotych drożej, gotówka 3% skonto. *Szkockie nowe połowy matiesy* za dwie połówki Lerwikowskie medium 90, selected large 110. *Szkockie mocno solone* nowe połowy Lerwikowskie I trade matis i maftull 87, smolmatis 86, II trade od 79 do 81, PAF. crownmatis czerwcowe 82, lipcowe od 84 do 86, I trade matis i matful 92, smolmatis 90, II trade na wyczerpaniu 79 do 83. Stornowayskie I trade 92, II trade wyczerpane. *Szkockie stare* Wick I trade od 60 do 70, II trade wyczerpane. *Jarmuckie* I trade od 65 do 70, II trade 65. *Islandzkie matiesy* stare 50, nowe połowy ekspedycja norweska i finlandzka 61 do 70, oryginalne islandzkie spodziewane około 20 bm. *Norweskie* SLOO 41, VAAR 36. *Holenderskie* szkockie nowe od 73 do 78, stare szkockie 60.

W Gdańsku natomiast notowano:

Matiesy szkockie large 113 do 115, selected 103 do 105, medium 95 do 100, Lerwikowskie stare z chłodni selected 80 do 85, medium 70 do 75. Nowe szkockie szetlandzkie I trade mattis 90—92, II trade 85 do 86, zwykłe marki mattisy 80 do 85. Nowe crownmatis 88 do 89, crownmedium 86 do 88. P. A. F. nowe I trade mattis 94 do 96, II trade 92 do 94, zwykłe marki 90 do 92. Jarmuckie I trade matfulls i mattis 70 do 72, zwykłe marki mattis matfull i smolmattis 67 do 68. Norweskie SLOO od 42 do 46. VAAR od 36 do 39.

Stare szkockie od 62 do 70. Islandzkie stare 65.

PIERWSZE ŚLEDZIE ŚWIEŻE W LODZIE Z ANGLII.

W nocy dnia 9 bm. (z niedzieli na poniedziałek) wyładował statek „Lwów" pierwszą w tym sezonie partię śledzi świeżych w lodzie z połowów angielskich t. zw. „fladengrund".

Tak więc oprócz śledzi niemieckich przemysł rybny ma do dyspozycji surowiec z Anglii.

Ogółem nadeszło 149 skrzyń o wadze netto od 47 do 53 kg. Śledzie nadeszły w pierwszorzędnym stanie w pomieszczeniu chłodniczym statku „Lwów". Są to śledzie tłuste i pełne o wadze około 7 sztuk na kg.

Z ogólnej ilości 49 skrzyń odebrały wędzarnie gdyńskie, resztę zaś wysłano do Katowic.

Cena sprzedażna franco wagon Gdynia wynosiła zł 33,— za skrzynię świeżych śledzi. Importerem śledzi angielskich jest firma gdyńska Herman Mathiesen & Co.

POWIĘKSZENIE DZIAŁU PRODUKCJI BECZEK FIRMY „MEWA".

Rozpoczęta produkcja beczek w porcie rybackim w Gdyni okazuje stały rozwój. W obecnym roku powiększa „Mewa" produkcję do ilości pięćdziesiąt tysięcy beczek handlowych i rozpoczęła nowy dział produkcji beczek morskich, t. zw. „kanties".

Pewna ilość beczek przeznaczona będzie, po pokryciu własnego zapotrzebowania, na eksport.

Dla celów magazynowania materiałów drzewnych wynajęła „Mewa" dalsze tereny w porcie rybackim w Gdyni.

WIELKOBRYTYJSKIE POŁOWY ŚLEDZI W R. 1936/37.

„Herring Industry Board" ogłosił obecnie sprawozdanie za rok 1936/37. Według tych danych rok ubiegły był dla rybołówstwa wielkobrytyjskiego na ogół korzystny, tak, że mimo strajków suma połowów była tyko o 2½% niższa niż w roku 1935.

	1935	1936
Ilość:	1.572.363 crans	1.533.526 crans
Dochód ze sprzedaży:	1.960.000 Ł	2.406.000 Ł

POŁOWY I EKSPORT ŚLEDZI NA WYBRZEŻACH SZKOCJI.

Według danych Izby Rybackiej w Szkocji połowy śledzi na wybrzeżach Szkocji i wokół wysp Szetlandow i Orkadow) wynosiły od 1 stycznia rb. do 31 lipca rb. 476.328 crans (533.542 w takim okresie 1936 r.), z tego zasolono 307.762 beczek (337.671) a eksportowano 192.395 beczek (260.312).

DOBRE POŁOWY ŚLEDZI NA MORZU PÓŁNOCNYM.

Tegoroczny sezon połowów śledzi przez polskie towarzystwo „Mewa" na Morzu Północnym okazuje się lepszym niż w ubiegłym roku.

Ogółem złowiono beczek morskich t. zw. kanties w maju — 934, w czerwcu — 2.300, w lipcu — 5.686, stanowi pewien wzrost w stosunku do tego samego okresu w roku ubiegłym.

Licząc się ze zwiększonymi połowami przeprowadziła „Mewa" powiększenie jednego ze statków śledziowych. I tak luger „Mewa" 12 (Gdynia 262) przerobiono na stoczni, przedłużając go o 5,65 metra, t. j. do długości 30,88 m, dodając mu równocześnie silniejszy motor o sile 150 KM zamiast poprzedniego 50 KM. Ilość rybaków polskich na 15 statkach wynosi obecnie 112 osób na ogólną ilość 210 załogi, czyli przekroczyła 50%. Warto podkreślić, że w tym roku prócz 97 rybaków z Polski dobrano 15 rybaków z Holandii z tamt. kolonii polskiej w Limburgii. Poza tym pracuje w bazie holenderskiej 7 dziewcząt polskich w dziale naprawy sieci. W Gdyni zatrudnionych jest 30 robotników i robotnic.

WYDAWNICTWA

ROCZNIK STATYSTYCZNY GDYNI.

Przed paru dniami ukazał się drukiem Rocznik Statystyczny Gdyni 1936-1937, wydawnictwo Komisariatu Rządu pod redakcją Bolesława Polkowskiego, Kierownika Biura Statystycznego w Komisariacie Rządu w Gdyni. Rocznik zawiera 255 tablic i 10 wykresów na 133 stronach. Jest to czwarty z kolei rocznik gdyński, obejmujący zagadnienia, dotyczące miasta Gdyni, portu gdyńskiego, polskiej marynarki handlowej, handlu zagranicznego Polski przez porty, ogólnych danych o W. M. Gdańsku i porcie gdańskim oraz handlu zagranicznego państw bałtyckich.

Rocznik jest tym ciekawszy, że daje interesujące porównanie Gdyni z innymi miastami i z innymi portami. Bardzo szczegółowo potraktowane jest zagadnienie finansów miejskich, uwzględniono bowiem wszystkie miasta, liczące ponad 50 tys. mieszkańców. Ciekawe są dane, wynikające z obliczenia podatków samorządowych na głowę mieszkańca w różnych miastach. Z morskich porównań najciekawszymi są: przedstawienie morskich obrotów towarowych portów Europy, ruchu statków w ważniejszych portach świata, floty handlowej szeregu państw.

Całość Rocznika zawiera bogaty materiał, dający możność zorientowania się w wielu zjawiskach, odnoszących się do rozwoju miasta i portu Gdyni.

Dodatnią stroną nowego wydania Rocznika Statystycznego Gdyni jest to, że ukazało się ono w pół roku po wydaniu poprzednim i w ciągu 3 miesięcy po zamknięciu roku budżetowego, który obejmuje.

Skład główny tego wydawnictwa znajduje się w Biurze Statystycznym Komisariatu Rządu w Gdyni, cena rocznika zł 10.

NOWY ZESZYT PODSTAWOWEJ KSIĄŻKI PODRĘCZNEJ.

Świeżo ukazał się tom VII, zeszyt 1 podstawowego zbiorowego dzieła, poświęconego rybołówstwu morskiemu Północnej Europy: Handbücher der Seefischerei Nordeuropas Band VII, Heft 1, Schweizerbartsche Verlagsbuchhandlung Erwin Nägele, Stuttgart, poświęcony morskiemu rybołówstwu francuskiemu. Treść pochodzi od znanych francuskich badaczy naukowych i fachowych. Niemieckie czasopismo „Hansa" podkreśla ze szczególnym naciskiem, że książka zawiera mnóstwo ciekawego fachowego materiału. Francuskie rybołówstwo pełnego morza obejmuje odcinek od Islandii poprzez wody grenlandzkie do Nowej Ziemi amerykańskiej (New Foundland). Łowi się na tych dalekich wodach tralowaniem, ale również dużo taklami, natomiast w połowach bliższych (ale nie przybrzeżnych) łowi się głównie pławnicami i włókami. Trawlery od roku 1930 są budowane motorowe, jednak w ostatnim czasie zauważyć się daje nawrót do maszyny parowej. W opisie narzędzi połowu — dużo nowego i ciekawego. Również poświęca się sporo uwagi zastosowaniu trzeciej rozpornicy (trzeciego szerbretu).

STUDIA NAD DOJRZEWANIEM I TRWAŁOŚCIĄ OWOCU SZWEDZKIEGO PRZECHOWYWANEGO W CHŁODNI.

Dzieło pod powyższym tytułem, pióra Lorenza Rasmusson (Norrköping) 1936 r., zawiera 600 stron oraz cały szereg tabel. Książka opisuje badania, prowadzone od r. 1917 w chłodni i zamrażalni w Norrköping nad przechowywaniem i dojrzewaniem owoców i warzyw. Szczególny nacisk położono na badanie procesu dojrzewania oraz granicy trwałości chłodniczej. Dojrzewanie poszczególnych części owocu przebiega nierównomiernie, tak np. najpierw dojrzewa luźniejsza tkanka wewnętrzna, następnie bardziej zwarta. Obumierają natomiast najprzód protoplazma i jądro, następnie dopiero inne części owocu. Psucie rozpoczyna się na granicy części środkowej i wewnętrznej owocu (Endo i Mesokarp). Badaniu poddano cały szereg gatunków owoców. Podana przy dziele obszerna literatura pozwala na dokładniejsze zapoznanie się zainteresowanych z tym tak ciekawym tematem.

PRZETARGI

PRZETARG NIEOGRANICZONY NA RÓŻNE ARTYKUŁY ROZPISANY PRZEZ DYREKCJĘ P. K. P. POZNAŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) karbolineum;
2) rur żelaznych;
3) ścierek lnianych do podłóg i okien;
4) szczeliwa klingierytowego i
5) wkrętów żelaznych do drzewa i metali oraz zatyczek.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach: 1) 27 sierpnia 1937 r., 2) 3 września 1937 r., 3) 3 września 1937 r., 4) 7 września 1937 r. i 5) 10 września 1937 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim Nr 170 z dnia 28 lipca 1937 r.

Walka Brazylii o rynki zbytu na kawę

Statystyka wysyłki kawy brazylijskiej za sezon 1936/37 wykazuje raptowną zmianę, jakiej uległa sytuacja kawowa Brazylii. W ostatnich 12 mies., t. j. od 1 lipca 1936 do 30 czerwca 1937, Brazylia wysłała (załadowała) tylko 13.551.000 worków kawy, podczas gdy jej konkurenci zwiększyli znacznie swój eksport. Importerzy amerykańscy oceniają wywóz kawy w tym samym okresie z krajów innych poza Brazylią na około 11.000.000 tys. worków. Biorąc pod uwagę okoliczność, że nowoczesna waga worków kawy niebrazylijskiej jest większa od wagi worków brazylijskich o 10—30% należy przyjąć, że kraje poza Brazylią załadowały w roku sprawozdawczym według wagi standartów brazylijskich ogółem około 12.500.000 worków. Głównym konkurentem Brazylii w wysyłce kawy jest Kolumbia. Na pierwszy okres nowego sezonu załadowała ona ponad 4 mil. (dokładnie 4.149.832) worków kawy po 70 kg, tj. ok. 4.840.000 worków 60 kg, czyli więcej niż ⅓ ogólnego eksportu Brazylii w ostatnim sezonie gospodarczym.

Według informacyj otrzymanych z New Yorku, w ostatnim czasie krążą wśród kół zainteresowanych pogłoski o różnych planach, wysuwanych przez Brazylię odnośnie rozwiązania brazylijskiego problemu kawowego. Czynniki miarodajne Brazylii dążą do osiągnięcia porozumienia ze swoimi konkurentami (plantatorami kawy niebrazylijskiej) w sprawie ustalenia wysokości produkcji kawy dla każdego plantatora. Istnieje nawet myśl zniszczenia wszystkich starych drzew kawowych, które wydają tylko małe i liche gatunki kawy. Politycy brazylijscy sądzą, że w ten sposób dałoby się najlepiej uregulować produkcję kawy i wyprowadzić Brazylię z obecnej sytuacji. Sugestia ta nie jest jednak traktowana poważnie przez konkurentów, jako też przez niektórych polityków w samej Brazylii. Twierdzą oni, że zniszczenie starych drzew kawowych, których wydajność dochodzi nawet w dobrych latach tylko do 3 mil. worków kawy, nie byłoby dostatecznym środkiem dla rozwiązania problemu kawowego Brazylii, t. j. dla zapobieżenia niesprzyjającej sytuacji na przyszłość.

Jak wiadomo, dotychczasowa polityka brazylijskich czynników miarodajnych szła w kierunku niedopuszczenia do zniżki cen kawy brazylijskiej. Aby utrzymać wysokie ceny na swój produkt, paliła ona lub topiła w morzu rocznie znaczne ilości swych zbiorów. Dziesięć lat temu jeszcze, Brazylia eksportowała 72% ogólnoświatowej konsumpcji kawy. Od tego czasu eksport jej wskutek sztucznego regulowania cen na swoją kawę znacznie zmalał i wynosi tylko ca 50% światowej konsumpcji. Zmniejszenie konsumpcji kawy brazylijskiej w poszczególnych krajach przypisują brazylijskie czynniki miarodajne producentom kawy innych krajów, którzy dla opanowania rynków zbytu starali się utrzymać ceny za swoje kawy na stosunkowo niskim poziomie. Wobec takiej polityki, Brazylia chcąc utrzymać eksport swój chociaż tylko w granicach połowy światowej konsumpcji kawy zmuszoną będzie stoczyć ostrą walkę kawową ze swoimi konkurentami.

Najpoważniejsi importerzy kawy, szczególnie nowojorscy twierdzą, że Brazylia zdaje sobie sprawę z powagi sytuacji i robi duże wysiłki w kierunku złagodzenia obecnego stanu rzeczy i zaradzenia złu na przyszłość.

Na razie trudno jest jednak przewidzieć, w jakim ostatecznie kierunku pójdzie Brazylia w swoich przedsięwzięciach, albowiem wiadomości jakie ostatnio dochodzą do nas z Brazylii są bardzo często sprzeczne. W wygłaszanych tam mowach przez niektórych mężów zaufania Rządu obiecuje się dużą zmianę w polityce kawowej, która przynieść ma plantatorom i handlarzom (kupcom) kawy duże korzyści. Z drugiej strony słyszy się znów, że władze brazylijskie zarządziły rejestrację przyszłych transakcyj sprzedaży, zawieranych po niższych od ustalonych dla terminowych i bezpośrednich dostaw.

W oficjalnych kołach Brazylii góruje jednak obecnie stanowisko, jakie zajął w sprawie polityki kawowej w jednej z ostatnich mów p. dr Cezario Coimbra z Instytutu Kawowego, były dyrektor Brazylijskiego Departamentu Narodowego dla spraw kawy (D. N. C.) Wymieniony stwierdził wyraźnie, że Brazylia chcąc utrzymać swój eksport ma do wyboru jedną z następujących alternatyw:

1) albo doprowadzi ona do rzeczywistego porozumienia pomiędzy wszystkimi krajami, produkującymi kawę co do wysokości produkcji przez poszczególnych plantatorów — oraz odpowiedniego podniesienia cen na kawy niebrazylijskie, lub też

2) zwolni się ona ze wszystkich swoich ograniczeń i powróci do wolnego handlu. Zdaniem p. dr. Coimbra, Brazylia winna wprowadzić nowy tryb do handlu, tj. powinna ona mieć w kawie nazwę „świata najstarszego" więcej naturalnego, klasycznego i prowadzić

handel według form praktycznych. Zapowiedział on również reorganizację rolniczego instytutu kredytowego i wszczęcie nowych rokowań handlowych z ważnymi krajami konsumpcji kawy.

Nowy rozwój wypadków w Brazylii świadczy, że Brazylia przygotowuje się powolnie do zwolnienia ze wszystkich ograniczeń w sprawach kawy. Mówi się tam również o nastąpić mającej w roku 1939 likwidacji Departamentu Narodowego dla Spraw kawy, któremu głównie przypisuje się wywołanie obecnego stanu rzeczy. Trudno jest jednak powziąć ostateczną decyzję w powyższej kwestii, gdyż likwidacja odnośnego departamentu w bliskiej przyszłości mogłaby doprowadzić do ruiny dużo członków tego departamentu, indywidualnie zależnych od tegoż. Sceptycy przepowiadają, że na miejsce zlikwidować się mającego Departamentu Narodowego dla spraw kawy w Brazylii będzie musiała być powołana nowa organizacja kawowa.

KRONIKA

PRZYWÓZ BANANÓW W CZASIE OD 31 VII — 14 VIII 1937 R.

Dnia 31 VII br. nadeszły do Gdyni następujące ilości bananów: z krajów Ameryki Środkowej — 34299 kg, z Jamajki — 5877 kg, z Kamerunu — 15000 kg.

Dnia 7 VIII br. z krajów Ameryki Środkowej — 37000 kg, z Jamajki ca 26000 kg.

Dnia 14 VIII z Jamajki ca 6000 kg.

Z uwagi na większe dowozy ceny w ostatnim tygodniu spadły o 1 zł na kartonie w hurcie. Mianowicie banany „Fyffesa“ sprzedawane są loco Gdynia po cenie zł 28,— za I gat. i po zł 18—20,— za II gat., a banany z Kamerunu i z Jamajki — I gat. po zł 27,— a II gat. po zł 19—20,—.

Banany z Kamerunu nadeszły w bardzo dobrym stanie, mają ładny zewnętrzny wygląd i dobrze dojrzewają.

POMARAŃCZE Z KOLONIJ PORTUGALSKICH.

Dnia 9 VIII br. s/s Lech przywiózł z Londynu 225 skrzyń pomarańcz z Kolonij Portugalskich — Mozambique. Towar bardzo ładny.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW.

s/s „Gottland“ spodziewany jest w Gdyni dnia 19 sierpnia. Statkiem tym nadejdzie ładunek 27.000 kg sułtanek tureckich.

Dnia 24 sierpnia ma nadejść do portu s/s „Lechistan“ z transportem owoców południowych. Jakie ilości towaru nadejdą na razie nie wiadomo.

Najbliższy transport bananów spodziewany jest w Gdyni dnia 16 sierpnia na s/s „Baltrover“.

ZAPASY CYTRYN W GDYNI.

Według obliczeń z dnia 12 bm. zapasy cytryn w Gdyni wynoszą w tym dniu 6530 skrz. Do tego dochodzi nowy transport ze statku „Algeria“ w ilości ok. 3500 skrzyń, czyli pod koniec tygodnia ogólne zapasy cytryn wynosiły około 9.500 — 10.000 skrzyń.

DOWOZY HERBATY.

Dnia 28 VII s/s Nereus przywiózł z Londynu 34 skrzyń herbaty z Indyj Holenderskich, wagi ok. 1.789 kg.

W tym samym dniu s/s Puck wyładował 36 skrzyń herbaty z Indyj Hol. z przeładunku w Londynie, wagi ok. 1.766 kg.

Dnia 3 VIII s/s Skania przywiózł 20 skrz. herbaty z Columbo (Indyj Brytyjskich) wagi 580 kg.

Dnia 4 VIII s/s Chorzów przywiózł z Londynu 32 skrz. herbaty japońskiej, wagi 1.785 kg. Dnia 5 VIII s/s Puck wyładował 12 skrz. herbaty z Indyj Bryt., wagi 300 kg. Dn. 12 VIII s/s Tereus przywiózł 38 skrzyń herbaty z Indyj Holenderskich, wagi 1.999 kg.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (12 VIII 1937 R.)

Zastój w handlu hurtowym towarów kolonialnych utrzymuje się nadal. Odczuwają to firmy importowe gdyńskie bardziej od firm, mających swe siedziby wewnątrz kraju, albowiem są one nastawione wyłącznie na import towarów drogą morską i nie prowadzą handlu artykułami krajowymi z wyjątkiem firmy „Hakol“. Uważają one rok bieżący za najgorszy w obrotach od czasu istnienia ich w Gdyni.

Kawa surowa

Na rynku krajowym sytuacja bez zmiany. Ceny utrzymane. W zakresie ingerencji władz administracyjnych w sprawach cen, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych wyjaśniło, że władze administracyjne nie zostały upoważnione żadnym zarządzeniem do urzędowego regulowania cen na kawę paloną.

Na rynkach zagranicznych nastąpiło również pewne osłabienie w zainteresowaniu kawą brazylijską. Z powodu niskiego kursu waluty brazylijskiej i obniżenia przez Brazylię ofert Cost & Freight, komisjonerzy amerykańscy odstąpili większość terminowych transakcyj firmom europejskim. W New Yorku notowano w dn. 30 VII i 5 VIII następujące ceny za kawę brazylijską w centach dolarowych za 1 lb.

w dniu 30 VIII — *Rio 7 loco* 9,25 z dostawą na: wrzesień — 7,12, grudzień — 7,03, marzec 38. — 6,89, maj 6,86, a w dniu 5 VIII — loco bez zmiany, z dostawą na: wrzesień—7,06, grudzień — 6,87, marzec 38 — 6,70, maj — 6,61,

w dniu 30 VII. Santos 4 — loco 11,50, z dostawą na: wrzesień — 10,68, grudzień — 10,30,

marzec 38 — 10,10, maj — 10,04, lipiec — 10,02, a w dniu 5 VIII — loco 10,15, z dostawą na: wrzesień 10,66, grudzień — 10,15, marzec — 9,95, maj — 9,84, lipiec — 9,77.

Jedna z firm kopenhaskich oferuje ostatnio cif Gdynia za 50 kg kawę po cenie z Columbii — $ 15,25, z Jawy — Hfl 37—39,—, z Kongo Belg. — sh 65/—, z Brazylii gat. Maragogype — sh 70/—, Guatemale Maragogype — $ 16,50—17,00.

Herbata

Na rynkach zagranicznych tendencja mocna. W ostatnim tygodniu lipca obroty w herbacie na rynku londyńskim wynosiły ogółem 50.941 skrzyń, a w przedostatnim — 43.146 skrz. Herbaty pochodzenia indyjskiego sprzedano 21.010 skrz., ceylońskiego 27.103 skrz., a z Jawy i Sumatry — 3.127 skrzyń. Skrzynie o wadze ca 40 kg. Poszczególne gatunki herbaty notowano po cenach:

herbaty indyjskie: liściaste 1/2 d — 3/—¾ d za 1 lb; orange pekoe i pekoe 1/2 d — 2/10¾ d za 1 lb; miał herbaciany 1/2 d—2/— d za 1 lb;

herbatę ceylońską: liściastą 1/2½ d — 1/7¾ d za 1 lb; orange pekoe i pekoe 1/2¼ d — 1/7½ d za 1 lb; miał herbaciany 1/2½ d — 1/7 d za 1 lb.

Za herbatę Sumatra osiągnięto przeciętną cenę 1/0.65 d a za Jawę 1/1.39 d.

Na rynku krajowym nie zaszły w stosunku do poprzedniego okresu żadne zmiany. Ceny herbaty utrzymane na poprzednim poziomie.

Korzenie

W handlu korzeniami nie zaszły w stosunku do poprzedniego okresu żadne zmiany.

Kakao surowe

W dniu 10 bm. notowano w Londynie ziarno accra — dobre — po 38 sh — 38/6, a z nowych zbiorów z dostawą na styczeń cif kontynent sh 39. Na rynku krajowym zbyt słaby.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 28 lipca do 12 sierpnia przedsiębiorstwa aukcyjne urządziły ogółem 3 przetargi, na których wystawiły 222 skrzyń pomarańcz z Kolonij Portugalskich w Afryce, 350 skrzyń cytryn włoskich oraz 300 skrzynek winogron holenderskich. Wystawione partie towaru w całości sprzedano uzyskując za pomarańcze 1,60—1,70 zł za 1 kg netto — cytryny: 33—34,— zł za 1 skrz., winogrona: 12—12,50 zł za 1 skrzynkę.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 31 lipca aukcję, na której wystawiły 350 skrzyń cytryn włoskich. Całą partię wystawionych cytryn sprzedano po 33—34 zł za 1 skrzynię. Na aukcji było obecnych 4 kupców. Tendencja na cytryny bardzo słaba.

Następny przetarg odbył się dnia 10 sierpnia. Do przetargu wystawiono 222 skrzyń pomarańcz z Kolonij Portugalskich w Afryce. Sprzedano wszystkie po 1,60—1,70 zł za 1 kg netto. W aukcji wzięło udział 15 kupców.

Ponieważ jest to pierwsza na rynku partia pomarańcz z Kolonij Portugalskich, zainteresowanie było duże.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły jeden przetarg dnia 28 lipca, na którym wystawiły 300 skrzynek winogron holenderskich. Wszystkie winogrona sprzedano w cenie 12—12,50 zł za 1 skrzynkę. Aukcja odbyła się przy udziale 9 kupców.

NOTOWANIA CEN OWOCÓW KRAJOWYCH I ZAGRANICZNYCH (ceny hurt.)

Pomarańcze brazyl.: 1,50—1,70 zł za 1 kg net.
„ z Kol. Port. 1,60—1,95 zł za 1 kg net.
cytryny włoskie: 360-tki 36—39,— zł za 1 skrz.
„ „ 490-tki 40—44,— zł za 1 skrz.
winogrona holend. 11,— do 12,— zł za 1 klatkę
„ włoskie 1,40 do 1,80 zł za 1 kg
„ węgierskie 1,40 do 1,80 zł za 1 kg

Krajowe:

jabłka . . . . 0,30—0,70 zł za 1 kg
gruszki . . . . 0,40—0,75 zł za 1 kg
śliwki . . . . . . 0,30—0,60 zł za 1 kg
pomidory 2,80—3,20 zł za 1 klatkę (10 kg).

KRONIKA ZAGRANICZNA

ZAPASY KAWY BRAZYLIJSKIEJ NA DZIEŃ 1 LIPCA 1937 R.

Według statystyki, prowadzonej przez importerów nowojorskich światowe zapasy kawy brazylijskiej ze starych zbiorów wynosiły na dzień 1 lipca 1937 r. (Ilości w tysiącach worków).

	1 VII 37	1 VI 37	1 VII 36	1 VII 35
W U. S. A. (miejscowe i płynące)	1.496	1.390	1.385	1.302
w Europie i innych krajach	3.191	3.386	3.519	3 176
w Brazylii	3.199	3.291	3.207	3.062
razem	7.886	8.067	8.111	7.540

NOWE ZBIORY KAWY W KONGO BELGIJSKIM.

Według wiadomości, otrzymanych z Belgii, nowe zbiory kawy w Kongo Belgijskim wynosiły około 4.000.000 worków a 60 kg.

Import kawy do Belgii z tego kraju wynosił w pierwszych 6 miesiącach 1937 r. około 135.000 worków, a w całym r. 1936 — 275.531 worków.

EKSPORT KAWY Z KENII I SALVADORU.

Kenia eksportowała w 11 miesiącach sezonu 1936/37 ogółem 341.052 ton kawy wobec 389.883 ton w sezonie 1935/36.

Ogólny eksport kawy z Salvadoru w sezonie 1936/37 szacowany jest na ok. 850.000 worków. Z ilości tej około ⅔ wywiezione było do U. S. A. W poprzednich latach eksport kawy z Salvadoru wynosił przeciętnie 700.000 worków. przy czym najwięcej z tej ilości przypadało na eksport do Europy.

Włochy

Ostatnio obserwujemy na rynku włoskim pewne osłabienie zainteresowania cytrynami, jakim do niedawna cieszył się ten artykuł. Wskutek tego ceny nie utrzymały się na dotychczasowym poziomie i kształtują się obecnie 55 do 65 lirów za skrzynię. Nie znaczy t jednakże, by miały się na tym poziomie utrzymać. W Palermo cena cytryn wynosi 65 lirów. W innych natomiast okolicach jak Catania i Messina 53 do 60 lirów. Sytuacja, jaka w tej chwili wytworzyła się na rynku, nie pozwala na razie wysnuwać wniosków zwyżki względnie zniżki cen. Sytuacja ta prawdopodobnie wyjaśni się w najbliższym czasie.

Poniżej podajemy eksport pomarańcz, mandarynek i cytryn ilościowy i wartościowy w roku ubiegłym i w roku bieżącym.

Włochy eksportowały w bieżącym roku (5 miesięcy) ca 124.000.000 kg pomarańcz i mandarynek wartości 174.000.000 lirów, podczas gdy w roku ubiegłym w tym samym czasie eksport pomarańcz i mandarynek wyniósł zaledwie 67.000.000 kg wart. 67.000.000 lirów.

Eksport cytryn w roku bieżącym osiągnął cyfrę 95.200.000 kg wartości 132.000.000 lirów — w roku ubiegłym natomiast 72.000.000 kg wartości 35.000.000 lirów.

Jak z powyższych danych wynika, bardzo poważnie wzrósł tonażowo eksport pomarańcz i mandarynek, bo prawie o 100%, jednak wartość towaru eksportowanego w porównaniu z rokiem ubiegłym spadła o ca 30%.

Eksport cytryn wzrósł tonażowo o przeszło 30%, ale równocześnie wzrosła wartość eksportowanego towaru o ca 40%.

Zbiory gruszek we Włoszech zapowiadają się słabsze ilościowo od zeszłorocznych, gatunek ich jednak ma być wyższy. Spodziewane jest silne zainteresowanie i w związku z tym wyższe ceny. Już w tych dniach ładowane będą prawdopodobnie pierwsze wagony na eksport. —

Jabłka, których zbiory w roku bieżącym stoją na poziomie zbiorów roku ubiegłego są gatunkowo bardzo dobre i uzyskają podobnie jak gruszki wyższe ceny.

Kanada

Zbiory jabłek w Kanadzie obliczane są prowizorycznie na 4.550.000 skrzyń. — Są one większe od zeszłorocznych o ca 300.000 skrzyń.

W tym samym mniej więcej stopniu większe będą zbiory gruszek i śliwek.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 31 sierpnia 1937 r. | NR 16

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Sprawa wyrównania warunków pracy w porcie gdyńskim i gdańskim

Dla ogólnego zorientowania się w warunkach pracy w portach gdyńskim i gdańskim koniecznym jest wspomnieć o ewolucji, jakiej uległo stanowisko życia gospodarczego zaplecza i decydujących czynników państwowych w stosunku do portów polskiego obszaru celnego, a mianowicie do ich roli w obsłudze naszego handlu zamorskiego.

Gdańsk bronił pierwotnie uporczywie zasady całkowitego wykorzystania przez Polskę portu gdańskiego, t. zw. fulluse'u, wnosząc skargę na Polskę przed forum Ligi Narodów. W przeciwieństwie do tego stanowiska w umowie polsko-gdańskiej z dnia 4 sierpnia 1933 r., uzupełnionej następnie protokółem z dnia 16 IX tego roku, zadowolił się Gdańsk zapewnieniem mu określonych kontyngentów przeładunkowych, których wysokość znacznie odbiegała od poprzednich pretensyj.

Konsekwencją powyższej umowy było także zainicjowanie starań w kierunku zrównania kosztów usług w obydwu portach. W tym celu ustalono zasadę ściślejszej współpracy zarządów tych portów.

W porozumieniu, zawartym dnia 5 stycznia 1937 r., przedłużono moc obowiązującą umowy z roku 1933 do dnia 31 grudnia 1939 r. i podkreślono konieczność dalszej współpracy zarządów obydwu portów w zakresie utrzymania na jednakowym poziomie opłat portowych i wspólnego naradzania się nad kwestiami, dotyczącymi interesów tych portów.

Wynikiem tej współpracy jest doprowadzenie do wyrównania opłat portowych, obejmujących opłaty za wejście i wyjście statków, za pilotaż, za korzystanie z nabrzeży i opłat od ładunku i pasażerów. Nie zostały natomiast dotychczas wyrównane opłaty za używanie dźwigów, składów, za holowniki, opłaty spedytorskie, maklerskie i robocizna.

Czynniki miarodajne dały również wyraz tendencji do zrównania uprawnień Gdyni i Gdańska przy obsłudze naszego handlu zamorskiego, czego najwymowniejszym dowodem było przyjęcie w porozumieniu postanowienia, iż zezwolenia przywozowe są ważne przy imporcie towarów „przez porty polskiego obszaru celnego". Decydując się na wprowadzenie przytoczonej klauzuli, polskie czynniki miarodajne zrezygnowały tym samym z możności wywierania wpływu na skierowanie części towarów reglamentowanych na Gdynię, pozostawiając importerowi swobodny wybór jednego z dwóch portów jako miejsca odprawy celnej.

Charakterystyka ewolucji „wyrównywania" kosztów usług w portach polskiego obszaru celnego nie byłaby jednak kompletna, gdyby nie zwróciło się uwagi na najważniejsze w tym względzie wydarzenie, jakim było obniżenie wartości guldena gdańskiego do poziomu złotego, wprowadzone zarządzeniem Senatu W. M. Gdańska z dnia 1 maja 1935 r.

Jednym z celów tego zarządzenia było także przeciwstawienie się portowi gdyńskiemu, zyskującemu coraz silniejszą pozycję w polskim handlu zamorskim. Do tego momentu była głównym atutem Gdyni taniość jej usług

i ona decydowała w głównej mierze o pozyskiwaniu przez Gdynię nowych ładunków. Tę siłę atrakcyjną Gdyni zniwelowała dewaluacja guldena i późniejsza polityka Senatu W. M., który dążył bezwzględnie do utrzymania elementów kalkulacyjnych w porcie gdańskim na poprzednim poziomie nominalnym tak, iż w wielu wypadkach stał się port gdański tańszym od Gdyni.

Ta okoliczność wywołała także przewrót w ustosunkowaniu się zaplecza do portu gdyńskiego, które na tle różnicy ceny świadczeń tych portów wystąpiło pod adresem Gdyni z żądaniem generalnej obniżki opłat za przeładunek towarów do poziomu taryfy gdańskiej. W ten sposób Gdańsk stał się w stosunku do Gdyni wskaźnikiem i argumentem, uzasadniającym wszelkie żądania obniżki opłat, chociaż poprzednio tylko Gdynia była tym czynnikiem, który umożliwiał zapleczu orientowanie się w wartości usług portowych i przyczyniał się bardzo poważnie do obniżenia kosztów przeładunku w Gdańsku. Na dowód tego przytaczamy następujące szczegóły:

Przeładunek węgla wynosił poprzednio w Gdańsku 2,5 — 3 guldenów niezdewaluowanych, po przeniesieniu zaś części przeładunku węgla z Gdańska do Gdyni zaczął koszt przeładunku w Gdańsku szybko spadać i wynosi obecnie około zł 1,20 za tonę.

Bekony przeładowywano pierwotnie w Gdańsku po 9 guldenów niezdewaluowanych, obecnie natomiast przeładowuje się je w Gdyni po zł 4,50 za tonę.

Jaja przeładowywano w Gdańsku po 10 guldenów niezdewaluowanych, podczas gdy w Gdyni koszty przeładunku wynoszą obecnie zł 6,— za tonę.

Przeładunek cynku wynosił dawniej w Gdańsku 9 guldenów niezdewaluowanych, obecnie zaś wynosi on w Gdyni zł 2—3 od tony.

Dzięki pracy Gdyni nastąpiła silna obniżka kosztów przeładunku również w stosunku do szeregu innych towarów.

Dewaluacja guldena jednak nie tylko zdystansowała Gdynię w jej dążeniu do potanienia kosztów przeładunku, ale stworzyła ponadto niezdrową konkurencję, doprowadzając ceny usług obydwu portów w niektórych wypadkach poniżej poziomu opłacalności.

Na pierwszy rzut oka zrównanie uprawnień i kosztów usług Gdyni i Gdańska wydaje się żądaniem w interesie polskiego życia gospodarczego usprawiedliwionym, w rzeczywistości jednak bezwzględne realizowanie takiej zasady byłoby równoznaczne z upośledzeniem Gdyni na rzecz Gdańska zwłaszcza wówczas, gdyby dalsza rozbudowa portu gdyńskiego została zahamowana.

Analiza warunków pracy w obydwu portach, traktowanych jako elementy, składające się na kalkulację ceny usług, wykazuje, że zachodzące w niektórych wypadkach różnice w kosztach przeładunku na niekorzyść Gdyni są nieuchronnym następstwem niewyrównania warunków pracy w obu portach pod względem administracyjnym, socjalnym, podatkowym itd. oraz, że na skutek niedoinwestowania portu gdyńskiego warunki pracy w Gdyni są bezwzględnie gorsze, niż w Gdańsku.

Przede wszystkim nie należy zapominać, że Gdańsk w przeciwstawieniu do Gdyni jest portem starym, posiadającym długoletnią tradycję handlową, wyrobione stosunki handlowe z zagranicą, doskonałe wyposażenie techniczne, wykwalifikowanego robotnika i pracownika handlowego.

Jeśli więc Gdańsk posiada wszystkie, a Gdynia tylko niektóre elementy, składające się na pojęcie sprawnie funkcjonującego portu, to jest rzeczą jasną, że kalkulacja kosztów w obu portach nie może wykazywać tych samych wyników. W szczególności jest rzeczą niesporną fakt, że praca w porcie gorzej wyposażonym wykazuje słabszą opłacalność przedsiębiorstw portowych. Nierówne warunki pracy wykluczają możliwość zrównania ceny usług w obu portach, jeśli się pragnie uniknąć naruszenia zasady rentowności. Toteż zasada równania kosztów usług stanie się z punktu widzenia interesów polskiego gospodarstwa narodowego dopiero wówczas w całej pełni celowa, gdy zaistnieją w obu portach równe warunki pracy, a tym samym równe szanse kalkulacyjne. Natomiast realizowanie omawianej zasady przed zrównaniem Gdyni z Gdańskiem pod względem organizacyjnym, technicznym, socjalnym, skarbowym i t. d. byłoby równoznaczne z uprzywilejowaniem Gdańska a oczywistą szkodą dla rozwoju Gdyni.

J. Kawczyński.

Przepisy dotyczące stwierdzania wagi i ustalania ilości towarów przez zaprzysiężonych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawców wagi i ilości towarów

Art. 1.

Dla stwierdzania wagi towarów, przeładowywanych w porcie gdyńskim, zaprzysięga Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni rzeczoznawców wagi i ilości towarów.

Przy wykonywaniu swoich obowiązków winni rzeczoznawcy stosować się do ogólnych przepisów dla rzeczoznawców portowych, ustalonych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni.

Art. 2.

Wyżej wymienieni rzeczoznawcy mogą odmówić wykonania ekspertyzy jedynie z ważnych powodów, w myśl przepisów ogólnych, ustalonych dla rzeczoznawców portowych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni. W razie choroby lub innej przeszkody, która nie pozwala wykonywać rzeczoznawcy jego obowiązków w czasie dłuższym, niż tydzień, winien zawiadomić o tym Izbę Przemysłowo-Handlową.

Art. 3.

Przy wydawaniu orzeczenia, dotyczącego wagi lub ilości towarów, ponosi zaprzysiężony rzeczoznawca podobną odpowiedzialność, jaką ma biegły przed Sądem. Powinien rzeczoznawca wydać orzeczenie z tą samą dokładnością i z tym samym poczuciem odpowiedzialności, jakby to robił w każdym poszczególnym wypadku przed Sądem. Przede wszystkim może jedynie wtenczas wydać orzeczenie, jeżeli o prawdziwości podanych szczegółów przekonał się na podstawie faktycznego przeważenia lub dokonanego przeliczenia towaru.

Art. 4.

Rzeczoznawcy wagi i ilości towaru nie wolno wykonywać równocześnie kontroli dla dwóch stron, zainteresowanych tą samą partią towaru, bez wyraźnej zgody pisemnej zainteresowanych stron.

Art. 5.

Rzeczoznawcom wagi i ilości towarów nie wolno wykonywać funkcyj, wchodzących w zakres działalności innych rzeczoznawców portowych, jak np. dla żeglugi i dla stwierdzania jakości towaru. Wolno im jedynie, na wyraźne żądanie zleceniodawcy, stwierdzić uszkodzenie zewnętrzne towarów, bez ustalania przyczyn tych uszkodzeń. Za te funkcje nie wolno pobierać dodatkowych opłat, jak również nie wolno wystawiać na powyższe szczegóły specjalnych atestów, lecz należy stwierdzać je w formie oświadczeń z podpisem i pieczątką rzeczoznawcy.

Jeżeli rzeczoznawcy wagi i ilości towarów nadano równocześnie charakter zaprzysiężonego próbobiorcy, wolno mu również przy wykonywaniu czynności próbobiorczych posługiwać się pomocnikami zarejestrowanymi. Rzeczoznawcy wagi i ilości towarów wolno starać się o zatwierdzenie lub o zaprzysiężenie przez Urząd Celny w charakterze rzeczoznawcy dla ustalania ilości towarów przy odprawie celnej w myśl § 60 zarządzenia Ministra Skarbu z dnia 5 lutego 1936 r. w sprawie instrukcji morsko-celnej (Monitor Polski Nr 81/36. pozycja 138).

Art. 6.

Orzeczenia rzeczoznawców powinny być dokładne i zupełne; próbne ustalenia lub stwierdzania są zakazane, z wyjątkiem wypadków, ustalonych przez zwyczaje handlowe, zarejestrowane przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni.

Art. 7.

Wykonywanie przez osoby kontrolujące funkcyj, potrzebnych dla stwierdzania wagi lub dla ustalenia ilości towaru, powinno odbywać się w ten sposób, aby wszystkie osoby kontrolujące mogły się bez trudności porozumiewać i nieprzerwanie uzgadniać wyniki swoich badań.

Wyniki te należy zapisywać do książek kontrolnych, których schemat winien być jednolity u wszystkich kontrolujących, według wzorów, aprobowanych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni. Za zezwoleniem Izby wolno posługiwać się w specjalnych wypadkach schematami zleceniodawców. Zapiski w książkach kontrolnych winny być podpisane przez zarejestrowanych pomocników, o ile ważenie lub liczenie było przez nich dokonane.

Końcowe wyniki kontroli winny strony kontrolujące uzgadniać bezpośrednio po ukończonym przeładunku. W wypadku zachodzących rozbieżności winny strony kontrolujące przeprowadzić wspólnie ponowną kontrolę, o ile to jest technicznie możliwe. Jeżeli strony nie mogą wyników swojej pracy uzgodnić, winny różnicę określić jako znajdującą się „in dispute“. Rzeczoznawca wagi i ilości towarów jest zobowiązany przy wykonywaniu ekspertyz posługiwać się wyłącznie wagami i miarami, zatwierdzonymi przez Państwowy Urząd Wag i Miar.

Przed przystąpieniem do wykonywania funkcyj kontrolnych winni rzeczoznawcy zbadać, czy wszystkie urządzenia i przyrządy, którymi posługiwać się będą w czasie ekspertyzy, są w należytym stanie i czy dają wystarczającą gwarancję dokładnego wykonania ekspertyzy.

Końcowe wyniki kontroli winny strony kontrolujące uzgadniać bezpośrednio po ukończonym przeładunku.

Art. 8.

Wykonywanie funkcyj, potrzebnych dla stwierdzenia wagi lub ustalenia ilości towaru przez zarejestrowanych pomocników rzeczoznawców powinno się odbywać pod nadzorem zaprzysiężonych rzeczoznawców. Niewykonywanie nadzoru nad pomocnikami pociąga za sobą odpowiedzialność dyscyplinarną rzeczoznawcy przed Izbą Przemysłowo-Handlową w Gdyni.

Art. 9.

Przy ustalaniu wagi towarów w jednolitych opakowaniach, jak n. p. cukier w workach, nawozy sztuczne w workach, owoce w skrzyniach i inne towary w standaryzowanych opakowaniach, należy się stosować do

istniejących uzansów handlowych, względnie do wyraźnych poleceń i wymagań zleceniodawcy. W każdym jednak wypadku należy co najmniej przeważyć uzansem ustalony procent towaru, należącego do jednego gatunku i asortymentu. Sposób wykonania ekspertyzy winien być wyraźnie uwidoczniony w orzeczeniu.

Art. 10.

Zaprzysiężony rzeczoznawca wagi i ilości towarów winien podać w atesćie, stwierdzającym wyniki ekspertyzy, następujące dane:

1) nazwę firmy, względnie osoby, z której polecenia ekspertyza została wykonana,
2) oświadczenie, z którego wynika, że ekspertyza odbyła się pod jego nadzorem,
3) nazwę statku, do którego lub z którego towar został załadowany, względnie wyładowany, numery wagonów względnie nazwę lub numer magazynu, do którego lub z którego towar został przeładowany,
4) dokładną datę i czas wykonywania ekspertyzy,
5) wyniki ekspertyzy, wykazujące dokładną wagę, względnie ilość towaru, oraz w razie potrzeby, numery lub znaki skrzyń, worków, bel itp., stwierdzone w czasie ekspertyzy,
6) sposób wykonania ekspertyzy (art. 9),
7) podpis zaprzysiężonego rzeczoznawcy.

Art. 11.

Przy stwierdzaniu wagi zaprzysiężeni rzeczoznawcy winni posługiwać się pomocnikami, egzaminowanymi i zarejestrowanymi w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Izba Przemysłowo-Handlowa wyda przepisy, dotyczące warunków dopuszczenia do egzaminu oraz ustali tryb i wymogi egzaminu.

Art. 12.

Obowiązki i prawa zarejestrowanych pomocników określi osobny regulamin.

Zarejestrowanym pomocnikom nie wolno pracować samodzielnie w charakterze rzeczoznawcy, ani wystawiać dla stron jakichkolwiek zaświadczeń, dotyczących ekspertyzy.

Rejestracja pomocników odbywać się będzie za pośrednictwem rzeczoznawców, którzy zgłaszają swych pomocników do zarejestrowania w biurze Izby.

Pomocnicy rzeczoznawców są rejestrowani w Izbie na okres jednego roku.

Art. 13.

Wykreślenie z rejestru pomocnika następować będzie: na polecenie Prezesa Izby w wypadkach, jeżeli do jego wiadomości dojdą fakty, wskazujące na to, że dana osoba wydaje się być nieodpowiednią do spełniania powierzonych jej funkcyj, na uzasadniony wniosek rzeczoznawcy oraz na skutek prawomocnego wyroku karnego, orzekającego utratę prawa wykonywania zawodu.

Art. 14.

Wysokość płac zarejestrowanych pomocników winna być zakomunikowana Izbie Przemysłowo-Handlowej.

Art. 15.

Zaprzysiężony rzeczoznawca wagi i ilości towarów winien prowadzić:

1) dokładny kopiał atestów, ułożonych w porządku chronologicznym,
2) dziennik, zawierający:
   a) datę wykupienia i wystawienia oraz liczby porządkowe atestów,
   b) nazwę firmy względnie osoby, na której zlecenie dokonano ekspertyzy i której atest został wydany.

Ponadto winien rzeczoznawca przechowywać w ciągu 10 lat dowody, na podstawie których dane orzeczenie zostało sporządzone.

Kopiał atestów, dziennik oraz dowody winny być utrzymywane w wzorowym porządku i na każde wezwanie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni przedłożone dla kontroli.

Art. 16.

W razie niezastosowania się do powyższych przepisów, podlega zaprzysiężony rzeczoznawca rygorom, przewidzianym tak w statucie Izby, jako też w ogólnych przepisach dla rzeczoznawców portowych, wydanych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni.

Art. 17.

Na dowód znajomości powyższych przepisów podpisuje zaprzysiężony rzeczoznawca wagi i ilości towarów odpowiednią deklarację przy akcie składania przysięgi lub odbierania dokumentu nominacyjnego.



POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI POLITYKI HANDLOWEJ I EKSPORTOWEJ.

W dniu 17 sierpnia odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby dr. Kasperowicza posiedzenie Izbowej Komisji Polityki Handlowej i Eksportowej.

Po przyjęciu protokółu z poprzedniego zebrania Komisja wysłuchała sprawozdania Wiceprezesa dr. Kasperowicza z przebiegu i wyników konferencji eksportowej, odbytej w Warszawie w dniach 22 i 23 czerwca pod przewodnictwem Pana Ministra Przemysłu i Handlu. Materiały do tej konferencji opracowane zostały m. in. na podstawie wyników konferencji, która odbyła się na początku czerwca w Gdyni pod przewodnictwem dyrektora Państwowego Instytutu Eksportowego p. Turskiego. Z ramienia Izby naszej p. Wiceprezes dr Kasperowicz wygłosił na konferencji w Warszawie referat o zagadnieniach komunikacyjnych, związanych z eksportem, który uwzględniał szczegółowo warunki, istniejące obecnie w porcie gdyńskim oraz w zakresie połączeń morskich z krajami, do których eksport polski jest kierowany. (Referat ten został opublikowany w nr. 12 Biuletynu).

Następnie Wiceprezes dr Kasperowicz poinformował Komisję o nowych zasadach organizacyjnych Rady Handlu Zagranicznego, której powierzone zostały przez Rząd ważne funkcje w zakresie regulowania warunków handlu zagranicznego.

W dalszym ciągu posiedzenia Komisja omówiła projekt ustawy o zmianie rozporządzenia Prezydenta R. P. o prawie celnym, oraz projekt zorganizowania w Gdyni przez Izbę Stałej Wystawy Prób i Wzorów. Przy omawianiu tej ostatniej sprawy Komisja podkreśliła wagę tego przedsięwzięcia oraz konieczność postawienia go na należytym poziomie.

UDZIAŁ IZBY W PRZYJĘCIU W GDYNI WYCIECZKI RZĄDOWEJ KOMISJI FRANCUSKIEJ

W dniach 25 i 26 sierpnia bawiła w Gdyni wycieczka delegacji handlowej francuskiej. Delegacja przybyła do Gdyni z Warszawy po zakończeniu konferencji kwartalnej ze stroną polską w sprawie wykonania postanowień traktatu handlowego polsko-francuskiego, podpisanego w Paryżu w dniu 22 maja br.

W skład delegacji tej wchodzili: wicedyrektor departamentu handlowego Ministerstwa Spraw Zagranicznych p. de Saint-Hardouin, dyrektor departamentu Min. Rolnictwa p. Billet, z-ca dyrektora departamentu Min. Przemysłu i Handlu p. de Tugny i radca Min. Skarbu p. Guindey.

Goście francuscy byli podejmowani w Gdyni przez Urząd Morski i naszą Izbę. W zastępstwie nieobecnego Prezesa Izby, Izbę reprezentował Prezes Izbowej Komisji Morskiej, radca Julian Rummel.

Przed opuszczeniem Gdyni delegacja francuska wystosowała do Izby naszej pismo treści następującej:

„Członkowie handlowej delegacji francuskiej, opuszczając Gdynię, wyrażają Panu Dyrektorowi Rummlowi i Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni serdeczne podziękowanie za tak uprzejme przyjęcie. Ożywienie ruchu handlowego, które panuje w porcie gdyńskim. wywarło na nich wielkie wrażenie. Delegacja zrobi wszystko, co jest w jej mocy, aby kraj jej w przyszłości brał coraz większy udział w tym ruchu, przyczyniając się przez to samo do wzrostu pomyślności pierwszego spośród portów bałtyckich“.

UWAGI SFER GOSPODARCZYCH PORTU GDYŃSKIEGO W SPRAWIE NOWELI DO USTAWY O PRAWIE CELNYM.

W dniu 12 sierpnia 1937 r. odbyło się w Radzie Interesantów Portu posiedzenie ekspertów, celem przepracowania projektu noweli do rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 X 1933 r. o prawie celnym.

Dyrektor Rady Interesantów Portu, dr Bolesław Kasprowicz, zagajając zebranie, przedstawił obecnym w ogólnych zarysach projekt noweli, po czym przedyskutowano poszczególne punkty projektu i sformułowano uwagi do 9 punktów specjalnie ważnych dla pracy w porcie. Uwagi te po przedstawieniu ich prezydium Rady zostały zakomunikowane Ministerstwu Przemysłu i Handlu oraz naszej Izbie.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LIPCU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w lipcu b. roku 151.824 ton towarów, wobec 138.964,5 ton przewiezionych w lipcu 1936 roku. Z tej ilości przypadło na towary wywozowe 98.947,5 ton (VII 1936: 95.888,5 t., na to-

wary przywozowe 47.144 t. (VII 1936: 36.039 t), na przewozy między portami zagranicy 7.057,5 ton i na tranzyt morski 675 t. (VII 1936: na obie ostatnie kategorie razem 7.732 ton).

Dla przewozów tegorocznego lipca charakterystycznym jest silny wzrost przewozów importowych, na co najwięcej wpłynęły intensywniejsze niż w zeszłym roku importowe przewozy na liniach Żeglugi Polskiej, przybycia „Wisły" z Ameryki Południowej, oraz zwiększony przywóz na linii północno-amerykańskiej towarzystwa Gdynia — Ameryka L. Ż.

Żegluga Polska S. A. przewiozła w miesiącu sprawozdawczym 92.479 t. ładunków (VII 1936: 78.236) podnosząc w największym stopniu swe przewozy, w porównaniu z pozostałymi towarzystwami. W tym przypadło na wywóz 43.858 t. (VII 1936: 38.691 t.) na przywóz 43.544 t. (VII 1936: 32.508 t.), na przewozy między portami zagranicy 4.402 t. i na tranzyt morski 675 t. (VII 1936: obie ostatnie kategorie przewozów razem: 7.037 t.)

Linie regularne Żeglugi Polskiej przewiozły 34.127 t. towarów (VII 1936: 23.784 t.), w tym w wywozie 18.291 t. (VII 1936: 15.271 t.), w przywozie 13.900 t. (VII 1936: 7.636 t.), w przewozach między portami zagranicy 1.261 t. i w tranzycie morskim 675 t. (VII 1936: obie ostatnie kategorie przewozów razem: 877 t.) Na liniach regularnych Żeglugi Polskiej S. A., i to głównie w ruchu przywozowym, widzimy główne nasilenie czynności transportowych w sprawozdawczym miesiącu.

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 58.352 t. towarów (VII 1936: 54.452 t.), w tym w wywozie 25.567 t., i to węgla 18.555 t. i koksu 7.012 t. w przywozie — w grupie właściwych trampów — 24.817 t., w tym 8.416 t. rudy żelaznej, 8.350 t. tomasyny, 8.051 t. kostki granitowej i 4.827 t. importu na statku Wisła, przydzielonym do południowo-amerykańskiej linii, w tym 3.600 t. tomasyny załadowanej w porcie europejskim, a reszta to kakao, nasiona lnu, garbnik quebracho, bawełna, wełna, maszyny i skóry. Po tym ostatnim powrocie „Wisła" otrzymała inne przeznaczenie. Poza tym „Wisła" w kategorii przewozów między portami zagranicy przewiozła 3.141 t. kukurydzy z Południowej Ameryki do portu zachodnio-europejskiego.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły 11.150 ton towarów wobec 11.917 t. przewiezionych w lipcu ub. roku. Były to jednakże przewozy znaczne, gdyż zeszłoroczne lipcowe przewozy były rekordowo wysokie: tak w lipcu 1935 roku przewieziono 7.287 t. Na liniach Polbrytu systematycznego wzrostu ilościowego przewiezionych towarów nie można oczekiwać, gdyż są to stare linie, oparte o przewozy drobnicy, przy których decydującą jest wartość przewożonych towarów, liczby zaś dla ilości wahają się w zależności od przyjęcia częściowo masowego ładunku, np. drzewa, większych jednolitych transportów towaru itp.

Eksportowych ładunków było: na liniach angielskich 8.359 ton (VII 1936: 8.810 t.) na linii Havru 174 t. (VII 1936: 54 t.), importowych ładunków było na liniach angielskich 2.791 t. (VII 1936: 3.107 t.), na linii Havru 40 t. (VII 1936: 9 t.)

Tow. Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe S. A. przewiozło 2.047 pasażerów i 2.560 t. towarów, nie licząc wycieczek na wodach Północnej Europy i, oczywiście, linii Bliskiego Wschodu. Cały ten przewóz przypada na linię północno-amerykańską (po 2 statki w każdą stronę) przewyższając znacznie lipcowy ruch zeszłoroczny, kiedy to był 1 statek wyjściowy i 2 statki wejściowe, z ogólną ilością 1.352 pas. i 2.310 t. towarów. Ruch wyjściowy wyraził się liczbą 1.113 pasażerów i 1.751 t. towarów (VII 1936: 506 pas. i 1.886 t. towarów), ruch wejściowy — 934 pas. i 809 t. towarów (VII 1936: 846 pas. 424 t. towarów). Wzrost przywozu jest więc widoczny również na tej linii. Na południowo-amerykańskiej linii nie było ruchu w Gdyni jako końcowym wzgl. wyjściowym porcie, w przeciwieństwie do lipca ub. roku, kiedy był jeden statek na wyjściu, z 858 pas. i 1.374 t. towarów.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Okrętowego (Polskarob) przewiozły 45.635 t. węgla, wobec 45.127,5 t. przewiezionych w lipcu ub. roku, w 16, podobnie jak w zeszłorocznym lipcu, podróżach. Z tej ilości węgla 2.655,5 t. przewieziono pomiędzy portami obcymi — z Methil do Odense, reszta to węgiel eksportowy, ładowany w Gdyni. Wywieziono do Szwecji 19.097 t., do Norwegii 15.169,5 t., do Holandii 5.513 t., Belgii 3.200 t. Poszczególne statki dokonały: Robur IV 5 podróży z węglem, Robur III i Robur VI po 4 podróże, Robur V 3 podróże, w tym jedną pomiędzy portami zagranicy. Zawieziono węgiel do portów: Göteborg (4 razy), Oslo (3 razy), Rotterdam (2 razy), Limhamn, Oxelösund, Sarpsborg, Slite, Slemmestad, Odense i Zeebrügge. Ze względu na znaczną ilość dalszych przewozów (Norwegia) sprawozdawczy miesiąc może być uważany za miesiąc zwiększonej sprawności eksploatacyjnej statków Polskarobu.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU LIPCU.

W miesiącu lipcu urządzenia przeładunkowe portu gdyńskiego przepracowały 15.718 godzin 50 minut z zużyciem prądu 93.805 kWh i przeładowały 238.028 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy:

w bieżącym roku	126
w ubiegłym roku	106
przyrost wynosi zatem	20%

cji ubiegłego roku, po czym uzyskał pierwszą klasę Lloydu (dla celów ubezpieczeniowych). Statek ten długości 42 m. szerokości 7,4 m, głębokości 4 m posiada maszynę parową trzycylindrową o mocy 600 HP., co pozwala na rozwijanie szybkości jedenastu mil morskich. Statek ten, zabierając około 250 ton węgla, może odbyć podróż 25-dniową. Tonaż brutto statku 325 ton, netto 148 ton, czyli może zabrać z połowu przeszło 100.000 kg ryb.

Jest to statek rybacki tak zwany „trawler“ czyli łowiący ryby za pomocą sieci ciągnionej. Trawler posiada mniejszą załogę od t. zw. drywtera, czyli statku łowiącego ryby sieciami stawianymi. Trawler „Adam“ posiada 14 osób załogi, w tym czterech rybaków polskich, jednego Duńczyka — reszta wraz z kapitanem to Holendrzy.

Trawler „Adam“ wyjechał na połowy 1 sierpnia br. i łowił około tygodnia na Morzu Północnym w okolicach Fladenground. Zarzucanie i ciągnienie sieci „trawla“ trwa około trzech godzin, po czym sieć wyciąga się z morza i zarzuca się natychmiast drugą sieć. I tak co trzy godziny trwa ciągnienie i wyciąganie sieci przez okres siedmiu dni w dzień i w nocy. Podróż z Morza Północnego przez Skagerrak do Gdyni trwała nieco więcej jak trzy doby. Statek przywiózł z połowów około 64.000 kg ryb, z czego świeżych w lodzie 50.000 kg a resztę 14.000 kg śledzi zasolono w beczkach handlowych, szkockich. Do Gdyni statek „Adam“ przybył dnia 16 bm. o godzinie 1 w nocy i natychmiast rozpoczął wyładowywanie. Towar nadszedł w pierwszorzędnym stanie. Trawler posiada pięć luk ładownych, z czego jedna zajęta jest sieciami, druga 120 beczkami ze śledziami solonymi, a trzy pozostałe ładownie zawierają świeże ryby w lodzie, solą konserwowane. Z ryb świeżych przywiózł statek około 45.000 kg śledzi w lodzie, 1.500 kg makreli patroszonych, 750 kg szelfiszy (gatunek bardzo cenionego dorsza), 1.750 kg dorszy niebieskich (t. zw. Seelacha) i drobne ilości innych ryb Morza Północnego. Świeżość przywiezionych ryb zawdzięcza statek specjalnej konserwacji. I tak w ładowniach układa się ryby natychmiast po złowieniu na półkach, przesypując je lodem i solą. Ryby nie gniotą się i są doskonale chronione przed ciepłem.

Wspomnieć również należy o nowoczesnych urządzeniach radiotelefonu na tym trawlerze. Kapitan ma możność w każdej chwili rozmawiać z biurem Towarzystwa, komunikując o wyniku codziennych połowów i odbierając nowe polecenia. Specjalne urządzenia „echa elektrycznego“ pozwalaja wyszukiwać ławice śledzi na morzu. Po wyładowaniu ryb trawler zabierze z Gdyni 50.000 kg lodu mielonego, soli, próżnych beczek, prowiantu i 150.000 kg węgla.

KRONIKA

NOTOWANIA CEN NA ŚLEDZIE SOLONE W GDYNI I W GDAŃSKU.

W porcie rybackim w Gdyni notowano ostatnio następujące ceny na śledzie solone z własnych połowów i importowane oclone, franco wagon port rybacki — za dużą beczkę:

Polskie połowy „Mewa“: śledzie szkockie nowe: puste 78, pełne 83, za dwie połówki 5 zł drożej, gotówka 3% skonta.

Polskie połowy „Pomorze“: śledzie szkockie: Fladenground 75, szkockie śledzie — nowe połowy: matiesy za dwie połówki: medium 90, selected 100, large 110, I trade: połowy lipcowe: Lerwick 87, PAF. 89. Wick Stronsay 92. II trade, połowy lipcowe: Lerwick 78, PAF. 82 brak, Wick Stronsay: brak, połowy czerwcowe o 4 zł taniej, crownbrand: połowy czerwcowe 80, lipcowe 85.

Holenderskie: nowe połowy: t. zw. szkockie puste 72, pełne 80.

Norweskie: Sloomaties 50, Sloo 40, Vaar 36, Schneidehering: brak, norweskie, islandzkie: od 55 do 60. Nowe islandzkie matiesy, oryginalne — oczekiwane w dniach najbliższych 70. Stare śledzie: szkockie od 60 do 65, islandzkie 55 do 60.

W Gdańsku notowano za śledzie solone, oclone, franco wagon Gdańsk:

Szkockie matiesy: szetlandzkie large 113 do 115, selected 103 do 105, medium 95 do 100. szkockie twardo solone: I trade: szetlandzkie: matis 88 do 90, II trade: 83 do 85, zwykłe marki 78 do 80, crownmatis 86 do 88, crownmedium 82 do 84.

PAF. I trade 92 do 94, II trade 90 do 92, zwykłe marki 88 do 90, jarmuckie I trade 68 do 70, zwykłe marki 65 do 67, norweskie SLOOFULS 500/600 — 40 do 42, 600/700 — 42 do 44, VAAR 500/600 — 35 do 36, 600/700 — 36 do 37, islandzkie matiesy oryginalne lądowe solenie od 65 do 67.

NOTOWANIA CEN RYB WĘDZONYCH.

Wędzarnie gdyńskie sprzedawały w detalu kilogram ryb wędzonych: flądry od 1,20 do 1,80 zł, węgorze od 4 do 5 zł, dorsze od 1 zł do do 1,50 zł, piklingi skrzynka 12 sztuk 1,75 zł, w detalu sztuka 20 groszy.

UPAŁY WSTRZYMUJĄ TRANSAKCJE ŚLEDZIAMI SOLONYMI.

Gorące dnie lata nie sprzyjają transakcjom śledziami solonymi z połowów szkockich. Hurtownicy z kraju dokonują tylko najkonieczniejszych zakupów. Dopiero z oziębieniem się należy liczyć na znaczniejsze wzmożenie obrotów.

Z końcem ubiegłego tygodnia dokonano w porcie rybackim szeregu większych sprzedaży śledzi solonych, ładując do kraju 43 wagony.

Do portu rybackiego w Gdyni nadeszły w tygodniu następujące statki:

dnia 17 bm. par. Jaederen: 1.979/1 i 475/2 śledzi solonych norweskich i z połowów norweskich na wodach islandzkich;

dnia 17 bm. motor. Beta z Holandii: śledzie solone z polskich połowów Mewy: 2.131

kanties, oraz śledzi holenderskich importowanych 250/1 i 238/2;

dnia 22 bm. parowiec Barbara — Gdy. 93 — trawler rybacki firmy Pomorze z Morza Północnego około 30 ton ryb świeżych w lodzie i zasolonych;

dnia 23 bm. par. Heimsdale z Anglii: śledzi szkockich 225/1 i 175/2.

Do Gdańska natomiast nadeszły statki: Göta z 687/1 i 272/2 śledzi szkockich, oraz par. Jaederen z 473/1 i 125/2 śledzi solonych norweskich. Ogółem do Gdańska przywieziono śledzi szkockich w czerwcu br. 41.960, a w lipcu 39.939 beczek całych i połówek, a w roku ub.: 41.417 w czerwcu, 36.682 w lipcu, czyli zwiększenie wyraźne.

TRUDNE POŁOŻENIE LUDNOŚCI RYBACKIEJ NA PÓŁWYSPIE HELSKIM.

Tak jak dla rybaków posiadających kutry motorowe najważniejszym źródłem utrzymania są połowy szprotów w okresie miesięcy zimowych, tak dla ludności rybackiej nie posiadającej statków rybackich decydującym okresem są połowy węgorzy. Odebrać tym rybakom połowy węgorzy, to znaczy skazać ich na przymusowe bezrobocie i nędzę. W takim trudnym położeniu znajdują się rybacy z Boru i z Helu. Częściowe ograniczenia miejsc połowu spowodowały ciągłe kłótnie między rybakami o miejsca dla połowu. Pilnym więc zagadnieniem będzie dostarczenie rybakom możliwości łowienia na innych terenach. I tu okazuje się jak na czasie jest wykańczany obecnie port rybacki w Wielkiej Wsi.

POŁOWY ŚLEDZI W ANGLII I W WALII W LIPCU I W CIĄGU 7 MIESIĘCY RB

Według obliczeń angielskiego Ministerstwa Rolnictwa i Rybołówstwa połowy śledzi w Anglii i Walii w lipcu rb. wynosiły 103.061 cwts. wartości Ł 44.325 (lipiec 1936 — 99.244 cwts. Ł 35.671). Połowy śledzi od początku rb. do końca lipca wynosiły łącznie 295.604 cwts. wartości Ł 140.666 (w roku poprzednim 244.098 cwts. wartości Ł 112.465).

SZKOCKIE POŁOWY ŚLEDZI W LIPCU 1937 R.

wynosiły 738.071 cwts wartości Ł 373.178 (lipiec 1936 r. 607.697 cwts — Ł. 304.744), a od początku roku — 1.599.827 cwts wartości Ł 764.668 (I—VII 1936 r. 1.907.743 cwts — Ł. 819.909).

SZKOCKI WYWÓZ ŚLEDZI SOLONYCH W LIPCU 1937 R.

wynosił 129.215 beczek wobec 54.714 beczek w czerwcu 1937 r. i 137.070 beczek w lipcu 1936 r. Z lipcowego wywozu przypada na Niemcy 38.813 beczek (w tym na Hamburg 29.984, na Szczecin 7.922, na Królewiec 815, na Altonę 92). Na Gdynię 16.226, na Gdańsk 34.676, na Litwę 9.037, Na Łotwę 20.344, na Estonię 4.716, na Szwecję 1.256, na Holandię 14, na Belgię 496, na Francję 21, na Palestynę 125, na Kanadę 449, U. S. A. 1.205.

SZWEDZKIE RYBOŁÓWSTWO MORSKIE.

Według szwedzkiego centralnego biura statystycznego ludność rybacka trudniąca się zawodowo rybołówstwem morskim, jako zajęciem głównym liczyła w roku 1935 — 13.519 osób (w roku 1934 — 13.346), a jako zajęciem dodatkowym 10.279 osób (10.093 w roku 1934). Wśród pierwszych 6.044 rybaków, czyli 44,7% przypada na okręgi Göteborg i Bohus. Wartość sprzętu i statków wynosiła okrągło 50,7 milionów koron, w tym wartość sprzętu 21,3 milionów koron. W porównaniu z rokiem poprzednim wartość sprzętu wykazuje wzrost o 5,8%, a statków o 3,9%. Okręgi Göteborg i Bohus występują tu na pierwsze miejsce z sumą 23,8 milionów koron w zależności od tego i wartość połowów w tych okręgach wynosiła 16,6 milionów koron na ogólną wartość połowów szwedzkich 28,6 milionów koron.

WYDAWNICTWA

AKTUALNA PRACA W ZAKRESIE REGLAMENTACJI DEWIZOWEJ.

Dr Adam Mantel, Bronisław Matecki, Tadeusz Bielobradek „Polskie Ustawodawstwo Dewizowe" str. V + 613. Skład Główny. Bank Spółdzielczy Skarbowców z o. o. w Warszawie, ul. Leszno 5.

Pod powyższym tytułem w opracowaniu znanych specjalistów w dziedzinie spraw dewizowych ukazało się ostatnio źródłowe wydawnictwo, przedstawiające całokształt obowiązującego w Polsce ustawodawstwa dewizowego. Ponieważ od chwili wprowadzenia w Polsce reglamentacji dewizowej (kwiecień 1936 r.) ukazała się znaczna ilość dodatko-

wych przepisów, komentarzy i rozporządzeń oraz okólników instytucji, której powierzona została kontrola nad sprawami dewizowymi, a więc Komisji Dewizowej, zebranie i autorytatywne skomentowanie ich stało się koniecznością. Konieczności tej czyni zadość omawiana praca. Zawiera ona tekst dekretu Prezydenta R. P. z dnia 26 kwietnia 1936 roku w sprawie obrotu pieniężnego z zagranicą oraz obrotu zagranicznymi i krajowymi środkami płatniczymi, przy czym każdy artykuł dekretu został zaopatrzony w obszerny komentarz (str. 1—220). Dalej podany jest tekst rozporządzenia wykonawczego Min. Skarbu z dnia 24 lipca 1936 roku (str. 221—230), a następnie wszystkie dekrety rozporządzenia i instrukcje poszczególnych Ministrów oraz okólniki Komisji Dewizowej i Związku Banków. Zaznaczyć przy tym należy, że w pracy uwzględnione zostały jedynie przepisy obecnie obowiązujące, wyeliminowane zostały natomiast wszystkie przepisy, które zostały odwołane lub zmodyfikowane. Te ostatnie podane są w brzmieniu obecnie obowiązującym. Ponieważ praca obejmuje wszystkie przepisy, jakie ukazały się do końca lipca br., jest ona bardzo aktualna i przejrzysta, pomimo swoich rozmiarów. Przyczynia się do tego zaopatrzenie jej w szczegółowy skorowidz przedmiotowy.

Dla utrzymania stałej wartości informacyjnej wydawnictwa autorzy w dalszym ciągu wydawać będą dodatki, zawierające pełne teksty wszelkiego rodzaju przepisów w zakresie polskiej reglamentacji dewizowej, komentarze, wyjaśnienia oraz wskazówki praktyczne, orzecznictwo sądowe oraz omówienie ustawodawstwa dewizowego państw obcych. Dodatki te przesyłane będą jedynie nabywcom „Polskiego Ustawodawstwa Dewizowego" za opłatą 6,— złotych półrocznie.

Omawiana praca, jako dająca niewątpliwie możność dokładnego zorientowania się w skomplikowanej dziedzinie reglamentacji dewizowej, znajdzie licznych nabywców pośród sfer gospodarczych, mających stale do czynienia z obrotem pieniężnym i towarowym z zagranicą.

WYDAWNICTWA PROPAGANDOWE „POLSKA LOTNICZA.

Nakładem Głównej Księgarni Wojskowej ukazało się ostatnio w sprzedaży dzieło zbiorowe p. t. „Polska Lotnicza", mające na celu zilustrowanie całokształtu zagadnień, związanych ze stanem obecnym, warunkami i możliwościami rozwoju lotnictwa w Polsce.

Celem wydawnictwa jest utrwalenie w społeczeństwie przekonania, że rozbudowa lotnictwa w Polsce jest rękojmią jej wielkości i potęgi. Współpraca wybitnych specjalistów i literatów oraz piękna szata zewnętrzna, dają gwarancję, że wydawnictwo „Polska Lotnicza" spełni swe zadanie propagandowe.

Ze względu na cel wydawnictwa byłoby pożądane, aby znalazło ono jak największą ilość nabywców wśród sfer przemysłowych i handlowych okręgu Izbowego. Zbieraniem zamówień zajmują się specjalnie upoważnieni przedstawiciele wydawnictwa.

„ECONOMISCHE VOORLICHTING".

Holenderska instytucja „Economische Voorlichtingsdienst" (Serwis Informacyjny) w Amsterdamie, zbliżona swą działalnością do istniejącego przy Instytucie Bałtyckim w Gdyni „Gospodarczego Archiwum Morskiego", wydaje od przeszło 30 lat tygodniowe pismo p. t. „Economische Voorlichting" (Informacje Gospodarcze). Z szeregu numerów tego pisma, znajdujących się w czytelni Gospodarczego Archiwum Morskiego w Gdyni, możemy się zorientować o wielkiej jego wartości dla sfer gospodarczych. Poszczególne działy tego pisma jak: handel, przemysł, rolnictwo i hodowla, polityka handlowa, kongresy, zebrania, sprawozdania rynków itd. informują o wszystkich ważniejszych faktach gospodarki światowej, nie mówiąc już o szczegółowo omawianych działach gospodarki metropolii holenderskiej i jej kolonii. Ważne zwłaszcza dla importerów produktów kolonialnych są notowania rynkowe, jak i wskazówki o obowiązujących przepisach. Z większych opracowań w w ostatnich kilku numerach tego pisma wymienić należy w nr. 29 — De reorganisatie van de Engelsche Katonspinnerijen (Reorganizacja angielskich przędzalni bawełny), w nr 30 — Tusschentijdsche Balans der Verkeersstatistiek (Bilans statystyki w komunikacji), w nr. 31 — De Argentijnsche Walutawinsten (Argentyńskie zyski walutowe), w nr. 32 — De internationale schrootmarkt (Międzynarodowy rynek złomu), „De landbound schuld in Polen" („Zadłużenie rolnictwa w Polsce"). Poza tym każdy numer tego tygodnika zawiera kolejne opracowanie jednego z krajów — jego sytuacji gospodarczej, handlu, przemysłu, transportu, spraw walutowych, zwyczajów handlowych i t. d. Jedyną niedogodnością tego niezwykle interesującego wydawnictwa jest to, że jest redagowane wyłącznie w języku holenderskim, który niestety u nas jest stosunkowo mało znany.

Handel światowy owocami w cyfrach

W dodatku ekonomicznym wydawnictwa L'Indénpendance-Belge opublikowane zostały cyfry handlu światowego owocami za ostatnie kilka lat. Z cyfr tych wynika, że owoce, jako środki odżywcze odgrywają bardzo dużą rolę od kilkudziesięciu już lat, a od czasu wojny światowej prawie że dominującą w niektórych krajach.

W spożyciu pod względem ilościowym pierwsze miejsce zajmują banany za wyjątkiem Polski, następnie owoce cytrusowe — pomarańcze, mandarynki, cytryny i grapefruits oraz jabłka, a w końcu dopiero inne owoce jak: winogrona, gruszki, śliwki, czereśnie, wiśnie itd.

O przewadze konsumcji bananów, owoców cytrusowych i jabłek nad innymi świadczą następujące cyfry przeciętne importu tych owoców w okresie 1929—1935 r. Liczby przeciętne wynosiły w tym okresie: dla bananów do 2.100.000 ton, dla owoców cytrusowych od 1.450.000 do 1.900.000 ton, a dla jabłek od 600.000 do 800.000 ton.

Spożycie światowe innych owoców — winogron, gruszek, śliwek, porzeczek, moreli, poziomek, wiśni, ananasów, borówek itd. wynosiło przeciętnie około 500.000 ton rocznie

W imporcie i spożyciu owoców przoduje wśród wszystkich innych państw świata Zjednoczone Królestwo W. Brytanii, następnie Niemcy i Francja. Przywóz roczny owoców do tych krajów (razem) przekracza całkowity import do wszystkich innych państw. Dotyczy to przede wszystkim bananów, jabłek i owoców cytrusów. Obroty światowe tymi owocami wynosiły w okresie między 1929 r. a 1936 r. przeciętnie od 4.150.000 do 4.700.000 ton, z czego przypadło, jako przeciętna np. w roku 1932 na Anglię 1.030.000 ton, na Niemcy — 850.000 ton, na Francję — 570.000 ton.

Ogólny import względnie spożycie wszystkich wyżej wymienionych owoców wynosiło w okresie 1929 — 1935 r. przeciętnie rocznie w Anglii, Niemczech i Francji od 2.200.000 do 3.250.000 ton podczas, gdy dla wszystkich innych państw świata przeciętna cyfra roczna spożycia wynosiła od 4.500.000 ton do 5.725.000 ton. Anglia, Francja i Niemcy skupują razem 72,2—77,2% całkow. światowej produkcji owoców cytrusowych i jabłek. Udział Anglii w wyżej wykazanym procencie jest najwyższy, na nią samą bowiem przypada od 50—55%.

O ile chodzi o Stany Zjednoczone Ameryki Półn., to wchodzą one w rachubę na światowym rynku owoców jedynie jako nabywcy bananów. Roczne ich zapotrzebowanie na ten artykuł waha się od 800.000 do 1.300.000 ton. Wszystkie inne owoce produkują u siebie. Anglia zajmuje dominujące stanowisko w obrotach owocami nie tylko ze względu na bardzo znaczne zapotrzebowanie owoców dla celów konsumcji, ale także jako bezkonkurencyjny reeksporter.

O znaczeniu owoców jako środku odżywczym w codziennym życiu człowieka świadczy najlepiej fakt, że w okresie największego nasilenia kryzysu spadek obrotów światowych owocami w stosunku do spadku obrotów światowych środkami żywnościowymi innymi był znacznie mniejszy. Mianowicie ostatnie spadły w stosunku do obrotów sprzed 1929 r. o 20—30% zależnie od artykułu, a spadek obrotów owocami — bananami, jabłkami i owocami cytrusowymi wynosił najwyżej 11—11,7%. Wprawdzie kryzys spowodował znaczny spadek cen na owoce, dał się jednak mało odczuć o ile chodzi o tonaż obrotów, który jak wyżej zaznaczyliśmy wynosił w okresie od 1929 do 1936 r. przeciętnie rocznie od 4.100—4.700 tys. ton.

KRONIKA

POLSKI RYNEK POMARAŃCZOWY.

Polska, skutkiem wysokiej swej stawki celnej na pomarańcze była aż do chwili wprowadzenia w życie postanowień konwencji handlowej i nawigacyjnej polsko - hiszpańskiej, podpisanej w Madrycie dnia 14 grudnia 1934 r. rynkiem bez mała niedostępnym dla pomarańcz poślednich, tj. szczególnie dla pomarańcz hiszpańskich. Wskutek wysokich kosztów cła i w związku z tym wysokiej ceny towaru na rynku importerzy woleli sprowadzać pomarańcze gatunków najlepszych i odporniejszych na psucie się, aby nie narazić się na ryzyko, związane ze sprowadzeniem i zapłaceniem cła za towar gorszej jakości. Ponieważ pomarańcze z uwagi na ich cenę nie były wówczas dostępne dla szerszych warstw społeczeństwa, importerzy liczyli na ich zbyt jedynie wśród ludności zamożnej, która żądała zawsze towaru gatunkowo lepszego od hiszpańskiego.

Ogólny import pomarańcz do Polski w okresie dziesięciu lat przed wprowadzeniem obowiązującej obecnie stawki (zniżki) celnej, t. j. do 1934 r. wynosił w poszczególnych latach w tonach:

1924 r.	—	22.470
1925 r.	—	22.560
1926 r.	—	6.270
1927 r.	—	7.410
1928 r.	—	4.760
1929 r.	—	4.360

1930 r.	—	5.160
1931 r.	—	4.232
1932 r.	—	2.894
1933 r.	—	2.480
1934 r.	—	2.707
1935 r.	—	33.197
1936 r.	—	25.847

Jeszcze w roku 1924 i 1925, gdy cło na pomarańcze wynosiło od 100 kg zł 30 wzgl. 120, import był dość znaczny, jednak był mniejszy od importu w ostatnich 2 latach. Im wyższe stawki celne wprowadzano na pomarańcze po roku 1925 — tym mniejszy był import tego artykułu.

Jak wynika z powyższego zestawienia chłonność rynku polskiego, która przy średniej stawce celnej wynosiła blisko 23 tys. ton pomarańcz i mandarynek, została pod działaniem podwyższanych stawek celnych sztucznie redukowana, aż w końcu doszła do 11 wzgl. 12% dawniejszego importu.

TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 23 sierpnia nadszedł do Gdyni s/s „Puck" z ładunkiem 41 skrzyń grape-fruits z przeładunku w Londynie.

Dnia 24 sierpnia s/s „Lechistan" wyładował transport 4.715 skrzyń cytryn włoskich z Sycylii.

s/s „Lech" nadszedł do Gdyni dnia 26 sierpnia z transportem 820 skrzyń pomarańcz z Kolonij Portugalskich w Afryce Mosambique.

TRANSPORTY HERBATY.

Dnia 15 sierpnia zawinął do portu gdyńskiego s/s „Nereus", który wyładował 32 skrz. herbaty wagi 1.712 kg brutto. Towar pochodzi z Indyj Holenderskich i przeładowany został w Amsterdamie na s/s „Nereus".

s/s „Puck" nadszedł do Gdyni dnia 23 sierpnia z Londynu z transportem 118 skrz. herbaty wagi 5.065 kg brutto. Kraj pochodzenia towaru Indie Holenderskie.

Dnia 1 września spodziewany jest s/s „Orfeus", którym nadejdzie do Gdyni 20 skrzyń herbaty wagi 970 kg netto. Towar nadejdzie z Indyj Holenderskich z przeładunkiem w Londynie.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (28 VIII 37 R.)

Obroty w hurtowym handlu towarów kolonialnych są nadal bardzo małe i na razie nie ma widoków polepszenia się sytuacji w tym dziale pracy. O ile chodzi o kawę i herbatę, to jak dotychczas nie zmieniło sytuacji zarządzenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu odnośnie wstrzymania zawierania nowych transakcyj wiązanych na te artykuły. Zapasy tych artykułów, pochodzące z tych transakcyj są tak duże, że upłynie jeszcze sporo czasu zanim rynek kawowy i herbaciany zostanie ustabilizowany. W innych artykułach kolonialnych importowych transakcje dochodzą do skutku przeważnie tylko na małe partie i to po cenach z minimalnym zarobkiem.

Kawa surowa

Na rynku krajowym tendencja niejednolita. Podaż kawy duża, a popyt słaby. Ceny sprzedaży utrzymane na poziomie cen poprzednich, t. j. wahają się loco magazyn importera za 1 kg za towar oclony np. Rio 7 zł 3,75—3,85, Santos od 4,30 do 4,60, Guatemala od 4,70 do 5,45.

Na rynkach światowych obroty kawą wzrastają. W New Yorku sprzedano w czasie od 12—16 VIII br. kawy Santos 36.000 worków, Rio — 15.000 worków, od 17—20 VIII br. — Santos 110.000 worków, Rio — 56.000 worków, a w dniach od 23—26 VIII br. Santos — 77.000 worków, a Rio — 34.000 worków. Ceny loco utrzymane w stosunku do cen z dnia 16 bm. Mianowicie wynosiły w centach dolarowych za 1 lb. — Santos — 11,25, a Rio — 9,00. Natomiast w notowaniu cen z dostawą na późniejsze okresy zarysowała się wyraźna zniżka. I tak notowano z dostawą na miesiąc:

	wrzesień	grudzień	marzec 38	maj	lipiec
w dn. 16/VIII Santos	10,49	10.13	9,94	9,86	9.79
26/VIII „	10,11	9,89—9,90	9,68	9,63	9,60
16/VIII Rio	6,90	6,81	6,65	6,63	6,62
26/VIII „	6,25	6,34	6,31	6,31	6,30

Na rynkach europejskich w transakcjach tranzytowych obroty nieco słabsze niż w pierwszej połowie bm. Ceny utrzymane jednak. W czasie od 1—21 bm. dowieziono np. do Hamburga ogółem 113.098 worków kawy, głównie z Brazylii i Kolumbii.

Herbata

Tendencja na rynku krajowym nadal słaba. Ceny utrzymane na poprzednim poziomie. Niektóre gatunki herbaty sprzedaje się nadal po cenie kosztów własnych, aby tylko upłynnić kapitał w nich zainwestowany. Ceny wahają się za towar oclony loco magazyn importera za 1 kg: Ceylon zwyczajny 12,70—13,25 zł, lepszy — 13,50—14,20 zł, Sumatra 12,50—13,000 zł, Travancora — 13,50 zł.

Na rynku londyńskim — światowym tendencja w dalszym ciągu mocna i ceny zwyżkowe pomimo zwiększenia eksportu herbaty z krajów produkcji. W czasie od 9—13 bm. sprzedano wszystkich gatunków herbaty ogó-

łem — 49.500 skrzyń, a od 16—20 bm. — 73.269 skrzyń, wobec 59.323 i 69.213 w takichże okresach w ub. r.

Od 1 stycznia do 20 sierpnia br. obroty w herbacie na rynku londyńskim wynosiły ogółem 1.957.170 skrzyń, wobec 2.354.278 skrzyń w takim okresie w ubiegłym roku.

Notowania cen za 1 lb przedstawiały się w czasie od 9—20 bm. jak następuje:

nazwy herbaty	od 16—29 VIII	od 9—13 VIII
indyjskie:		
liściaste (Leaf)	1/2¼ d—5/2 d	1/2¼ d—4/9 d
pekoe i orange pekoe	1/2¼ d—6/1 d	1/2¼ d—3/4 d
miał herbaciany	1/2½ d—1/6¾ d	1/2½ d—1/6¼ d
Ceylon:		
liściaste (Leaf)	1/2½ d—1/9½ d	1/2½ d—1/8½ d
pekoe i orange pekoe	1/2¼ d—1/7½ d	1/2¼ d—1/11½ d
miał herbaciany	1/2¼ d—3/7 d	1/2¼ d—2/6 d

Przeciętne ceny za herbatę Jawa i Sumatra wynosiły w czasie od 9—13 bm. Jawa 1/2.46 d, Sumatra 1/0.68 d, a w czasie od 16—20 bm. Jawa 1/2.53 d, Sumatra 1/0.79 d.

Korzenie

W handlu korzeniami sytuacja bez zmian. Importerzy z uwagi na zwyżkę cen na wszystkie gatunki korzeni na rynkach zagranicznych nie spieszą się z wyzbywaniem towaru, gdyż sądzą, że mocna tendencja za granicą odbije się także później na naszym rynku.

Kakao

W Londynie notowano w dniach 21 i 26 bm. następujące ceny na ziarno kakaowe Accra za 50 kg w sh. cif kontynent, w dniu 21 VIII gatunek dobry — 39/9 sh., niezły — 39/3 sh., a w dniu 26 VIII dobry — 38/9 sh., niezły — 38/3 sh., a ze starych zbiorów dobrze się konserwujące — w dn. 21 VIII — 38/6 sh., a w dniu 26 VIII — 37/9 sh.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 13 do 26 sierpnia urządziły Aukcje Owocowe 3 przetargi, na których wystawiły razem 2.823 skrzyń cytryn włoskich i 124 skrzyń pomarańcz z Kolonij Portugalskich w Afryce Mosambique, z których 47 skrzyń wystawiano dwukrotnie. Z wystawionych ilości sprzedano 620 skrzyń cytryn w cenie od 34 do 36 zł za skrzynię. Pomarańcz z Mosambique sprzedano 6 skrzyń po 1,40 zł za 1 kg netto.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 16 sierpnia przetarg, na którym wystawiły 1.032 skrzyń cytryn włoskich i 47 skrzyń pomarańcz z Mosambique. Sprzedano cytryn 240 skrzyń po 35,50 do 36 zł za skrzynię. Pomarańcze wycofano z powodu braku nabywców. W aukcji wzięło udział 4 kupców.

Następny przetarg odbył się dnia 18 sierpnia. Do przetargu wystawiono 1.100 skrzyń cytryn włoskich i wycofane z poprzedniego przetargu 47 skrzyń pomarańcz z Mosambique. Sprzedano 100 skrzyń cytryn po 34 zł za 1 skrz. Pozostałą ilość towaru wycofano. Aukcja odbyła się przy udziale 10 kupców. Zainteresowanie towarem bardzo słabe.

Dnia 23 sierpnia urządzono aukcję, wystawiając do przetargu 691 skrzyń cytryn włoskich i 30 skrzyń pomarańcz z Kolonij Portugalskich. Sprzedano 280 skrzyń cytryn po 35 — 36 zł za skrzynię i 6 skrzyń pomarańcz po 1,40 zł za 1 kg netto. Na aukcji było obecnych 4 kupców. Popyt bardzo słaby.

Jak nas informują kupcy gdyńscy wzrósł ostatnio dowóz na rynek tutejszy owoców krajowych. Dowóz ten dochodzi obecnie do 10 wagonów tygodniowo. Owoc krajowy dostarczany jest do Gdyni w przeważnej części autami ciężarowymi, w mniejszej części koleją. Rynek gdyński, którego konsumpcja jest bardzo mała — zaopatruje w owoc wszystkie nadmorskie kąpieliska, między nimi w poważnej części i Sopoty.

Kończy się sezon pomidorów krajowych, wskutek czego dowóz tego artykułu spadł do minimum. Dnia 25 sierpnia nadszedł do Gdyni 1 wagon pomidorów z okolic Kalisza. W związku z mniejszym dowozem pomidorów cena nieznacznie zwyżkowała i waha się obecnie od 1,50 do 2,00 zł za klatkę.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Grecja.

Nowe zbiory koryntek greckich zapowiadają się bardzo dobrze tak ilościowo jak i gatunkowo. W najbliższych dniach, jeśli pogoda utrzyma się, plantatorzy rozpoczną suszenie gron i w ciągu kilku tygodni zostaną wysłane pierwsze partie towaru na rynki zagraniczne.

W końcu bieżącego miesiąca ładowane będą w portach greckich pierwsze transporty winogron nowych zbiorów, które w roku bieżącym są wysokogatunkowe. Transporty te przeznaczone będą dla krajów europejskich.

Rumunia.

Od dnia 1 września br. wprowadzone zostają w Rumunii obostrzenia przy eksporcie owoców świeżych. Zarządzenia te mają na celu wprowadzenie pewnego rodzaju standaryzacji eksportowanego towaru, — przez dopuszczenie do eksportu jedynie firm solidnych i pewnych finansowo, które dotychczas wywiązywały się należycie wobec zagranicznych odbiorców.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 15 września 1937 r. | NR 17

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy**, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Zagadnienie cen mieszkań w Gdyni

Jednym z podstawowych zagadnień gdyńskich, zarówno w odniesieniu do kapitału, inwestującego w budownictwie czynszowym, jak i w odniesieniu do lokatorów, w przeważnej mierze ludzi więcej lub mniej zamożnych, jest kwestia czynszów komornianych.

Statystyczne ujęcie czynszów za mieszkania w Gdyni, jest rzeczą bardzo trudną, tak ze względu na różnorodność budynków i mieszczących się w nich lokali, jak również i ze względu na rozpiętość wysokości czynszów w różnych częściach miasta.

Dane, zawarte w niżej umieszczonej tabeli (nr 1), ilustrują sytuację w tym zakresie na

Tabl. 1.

Czynsz miesięczny za mieszkania w Gdyni w roku 1936 na podstawie zeznań właścicieli nieruchomości.

Ulice	Uwzględniono		Najwyższy czynsz w zł za mieszk. o... izbach						Przeciętny czynsz w zł za mieszk. o... izbach					
	domów	mieszkań	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
						Centrum miasta								
Ogółem	**58**	**414**	**120**	**140**	**230**	**280**	**360**	**525**	**52**	**96**	**150**	**191**	**234**	**330**
Świętojańska	21	163	120	130	210	280	360	430	55	97	156	193	239	378
10 Lutego	3	14	65	—	110	210	305	345	63	—	110	171	259	345
Starowiejska	8	43	60	60	210	220	220	360	45	60	154	173	186	278
Władysława IV	1	7	—	—	—	260	325	—	—	—	—	234	283	—
Plac Kaszubski	5	30	80	100	170	180	200	525	51	88	149	165	200	408
Skwer Kościuszki	6	45	70	90	150	275	345	330	55	85	124	194	263	305
Abrahama	12	96	70	140	230	280	300	395	47	106	145	191	232	309
Kwiatkowskiego	1	9	70	—	180	210	260	—	70	—	133	200	238	—
Słowackiego	1	7	—	130	230	—	—	—	—	130	191	—	—	—
					Śródmieście — strona zachodnia									
Ogółem	**15**	**104**	**40**	**100**	**160**	**210**	**180**	—	**33**	**60**	**111**	**141**	**152**	—
Śląska	5	44	35	55	160	210	180	—	35	53	110	151	153	—
Warszawska	3	31	40	100	130	150	180	—	34	60	118	138	154	—
Pomorska	3	14	35	60	130	—	150	—	30	47	97	—	146	—
Nowogrodzka	4	15	40	100	—	138	—	—	34	76	—	123	—	—
						Redłowo — Wzgórze Focha								
Ogółem	**8**	**53**	**50**	**75**	**125**	**130**	—	—	**47**	**56**	**108**	**112**	—	—
Reja	8	53	50	75	125	130	—	—	47	56	108	112	—	—

Czynsze mieszkań, liczba których jest mniejsza od 5 oznaczono nonparelem (cyfry małe).
Źródło: Rocznik Statystyczny Gdyni 1936—1937.

podstawie badań dorywczych, jednak z uwzględnieniem przesłanek najbardziej typowych, a więc na ogół mogą być uważane za dokładne odtworzenie istotnego stanu rzeczy w szerokim ujęciu.

Ze względu na komplikacje opracowania. przy ustalaniu wysokości komornego, zagadnienia ogrzewania centralnego i wielkości izb, cech tych nie badano, biorąc pod uwagę wszystkie izby bez względu na ich wielkość i inne warunki mieszkaniowe.

Wyniki przeprowadzonych badań podane są w dwóch relacjach: czynsz najwyższy za mieszkanie, który określa, do jakiej maksymalnej wysokości może dojść komorne, oraz czynsz przeciętny, uzyskany przez obliczenie średniej arytmetycznej ze wszystkich mieszkań w danej grupie.

Najwyższe czynsze mieszkaniowe w centrum miasta za mieszkanie wynoszą w złotych: 1-izbowe 120.—, 2-izbowe 140.—, 3-izbowe 230.—, 4-izbowe 280.—, 5-izbowe 360.—, 6-izbowe — 525.—.

Jeżeli chodzi o cenę przeciętną za mieszkania to dla jednoizbowego mieszkania wypada ona 52.— zł, dla 2-izbowego 96.— zł, dla 3-izbowego — 150.— zł, dla 4-izbowego — 191,— zł, dla 5-izbowego 234.— zł i dla 6-izbowego 330,— zł.

Rzecz jasna i oczywista, że ceny zależne są od splotu szeregu warunków, jakie daje właściciel budynku, a więc posługiwanie się przeciętną ceną przez nas tu podaną musi być bardzo ostrożne, gdyż w indywidualnych wypadkach z naszych ogólnych obliczeń można wyciągnąć wręcz fałszywe wnioski.

Czynsze mieszkaniowe w dzielnicy śródmieście zachodnie, a tym bardziej na Wzgórzu Focha są znacznie niższe, aniżeli w centrum. Zależy to od położenia tych dzielnic względem punktu centralnego miasta.

Czynsze mieszkaniowe w innych dzielnicach nie można podciągnąć pod podane przez nas wyżej, ze względu na odmienne warunki, w jakich te dzielnice i budynki się znajdują. Niestety dla braku możności opracowania nie podajemy tu cen mieszkań poza wymienionymi punktami miasta.

Odmiennym zagadnieniem są czynsze mieszkaniowe w budynkach noszących charakter społeczny, a więc przede wszystkim w domach Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, które rozporządzają ogółem 715 mieszkaniami, o 1984 izbach. Tablica poniższa przedstawia dane o cenach mieszkań w domach ZUSu.

Stwierdzić należy, że ogólnie biorąc, mieszkania w domach ZUS'u są tańsze, jednakowoż mniej odbiegają od ceny mieszkań w domach czynszowych, aniżeli w latach poprzednich. Stąd też często się zdarza, że mieszkania w domach ZUS'u, szczególnie luksusowo budowanych, bywają wolne. Przeciętne ceny za mieszkania w domach ZUS'u wszystkich razem wynoszą: jednoizbowe — 42.— zł. 2-izbowe — 54.— zł, 3-izbowe — 74.— zł, 4-izbowe — 148.— zł, 5-izbowe — 251.— zł, 6-izbowe — 309.— zł, 7-izbowe — 357.— zł.

Tabl. 2.

Czynsz miesięczny za mieszkania w domach Zakładu Ubezpieczeń Społecznych w r. 1936.

Wyszczególnienie	Liczba izb	Domy Z. U. S. przy ulicy					
		Ogółem	Św. Jańska	Śląska	Piłsudskiego	Władysława IV	3-go Maja
Liczba mieszkań o ..... izbach	**Og.**	**715**	**227**	**279**	**100**	**87**	**22**
	1	92	56	32	3	1	—
	2	110	87	21	2	—	—
	3	420	82	222	74	42	—
	4	70	2	4	20	43	1
	5	12	—	—	1	1	10
	6	5	—	—	—	—	5
	7	6	—	—	—	—	6
Ogółem izb	x	1984	484	756	314	304	126
Cena za 1 mieszkanie o .... izbach w zł od — do	1	21— 51	26—51	38— 47	21— 26	26	—
	2	34— 73	34—73	47— 51	51— 68	—	—
	3	60—124	60—85	60—110	68—111	64—124	—
	4	90—216	90	122—135	113—140	149—171	216
	5	167—282	—	—	167	198	230—282
	6	300—327	—	—	—	—	300—327
	7	333—384	—	—	—	—	333—384
Przeciętna cena za mieszkanie o .... izbach w zł	1	42	42	43	24	26	—
	2	54	56	48	60	—	—
	3	74	66	66	92	99	—
	4	148	90	128	131	158	216
	5	251	—	—	167	198	265
	6	309	—	—	—	—	309
	7	357	—	—	—	—	357

źródło: Rocznik Statystyczny Gdyni 1936—1937.

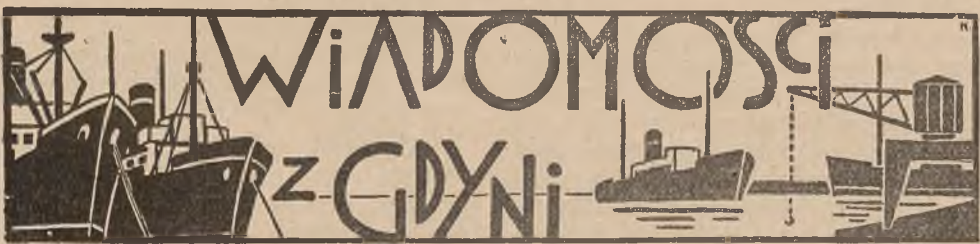
Widzimy, że są wypadki, gdy czynsze mieszkaniowe w domach ZUS średnio są wyższe od czynszów w kamienicach dochodowych, oczywiście przy bocznych ulicach. Świadczyć by to miało, że ceny w domach ZUS'u nieraz są zbyt wysokie.

Słyszy się często w Gdyni, że jest dużo wolnych mieszkań, że rynek jest nasycony, że budować nie potrzeba. Otóż nie ma błędniejszego stanowiska od powyższego. Istotnie są w Gdyni mieszkania wolne, ale mieszkania te są za drogie. W Gdyni jest dostateczna ilość mieszkań dla ludzi więcej zamożnych, brak natomiast mieszkań dla średnio i mało zamożnych.

Głód mieszkaniowy w Gdyni istnieje i wzrasta. Świadczą o tym liczby następujące: W roku 1936 przybyło do Gdyni 16 tys. mieszkańców, podczas gdy w tymże roku przybyło 1.200 mieszkań. Jeżeli byśmy umieścili wszystkich nowych przybyszów do Gdyni w budynkach stałych i prowizorycznych zakończonych w r. 1936, okazałoby się, że zagęszczenie na jedno mieszkanie wynosi 13 osób. Jest to współczynnik niesłychanie wysoki. Poza tym zaznaczyć należy, że około 40% ludności mieszka w małych domkach prowizorycznych i barakach, a zatem przypuszczalnie 40 tys. mieszkańców w Gdyni jest pozbawionych właściwych warunków mieszkaniowych. Można więc wysunąć tezę, że dla osiągnięcia normalnej sytuacji mieszkaniowej w Gdyni potrzebnym byłoby wybudować ponad 10 tys. izb mieszkalnych.

Z tego wynika jasno, że w Gdyni budować trzeba, ale budować takie budynki, któreby, przy taniej kalkulacji budowy i przy wyborze odpowiedniego typu mieszkań, w konsekwencji dawały możność kalkulacji tanich czynszów dzierżawnych. Jest to jedyny sposób zaspokojenia bodaj w części głodu mieszkaniowego w Gdyni.

Bolesław Polkowski.



DELEGACI IZBY NASZEJ NA ZJEŹDZIE ZWIĄZKU IZB PRZEMYSŁOWO - HANDLOWYCH WE LWOWIE.

W dniach 4 i 5 września odbył sie we Lwowie Zjazd Związku Izb Przemysłowo-Handlowych. Izbę naszą na tym Zjeździe reprezentowali: Prezes Izby p. Stanisław Tor, wiceprezes dr Konrad Kasperowicz, oraz dyrektor Izby dr Józef Kulikowski. Wspomniane osoby wzięły również udział w otwarciu XVII Targów Wschodnich, dokonanym przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI SOCJALNEJ.

W dniu 31 sierpnia odbyło się w Bydgoszczy pod przewodnictwem radcy J. Mazura posiedzenie Izbowej Komisji Socjalnej. Posiedzenie Komisji zwołane zostało celem sformułowania opinii Izby w odniesieniu do tez podstawowych reformy ubezpieczeń społecznych. Ustalone przez Izbową Komisję Socjalną wnioski, skierowane zostały do Związku Izb Przemysłowo-Handlowych.

KONFERENCJA W SPRAWIE PROJEKTU USTAWY O ROBOTNIKACH PORTOWYCH W GDYNI.

W związku z opracowanym przez Ministerstwo Opieki Społecznej projektem ustawy o robotnikach portowych w Gdyni, która ma znowelizować obecnie obowiązujące rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 października 1933 roku w tym przedmiocie, w Izbie naszej odbyła się w dniu 31 sierpnia konferencja pod przewodnictwem Dyrektora dr. J. Kulikowskiego przy udziale przedstawicieli sfer portowych, mająca na celu rozpatrzenie wspomnianego projektu ustawy.

AKCJA IZBY W ZAKRESIE SZKOLENIA ARBITRÓW BAWEŁNY POLAKÓW.

Sprawa przygotowania kadr wykwalifikowanych pracowników w zakresie handlu bawełną w porcie gdyńskim drogą szkolenia specjalistów - klasyfikatorów nie przestaje być przedmiotem prac naszej Izby. Izba w porozumieniu z Izbą Przemysłowo - Handlową w Łodzi i Bankiem Gospodarstwa Krajowego już z górą od dwóch lat kształci za granicą klasyfikatorów bawełny Polaków w centrach handlu bawełną. Dwóch praktykantów klasyfikatorów, po zakończeniu w roku zeszłym studiów w Hawrze oraz po przejściu kilkumiesięcznego przeszkolenia w Bremie, wyjechało ostatnio na dalszą praktykę do Liverpoolu, trzeci praktykant z tej samej grupy wyjedzie również do Liverpoolu w najbliższym czasie. Do Bremy skierowany zostanie przez Izbę czwarty praktykant - klasyfikator, który z wynikiem dobrym zakończył niedaw-

no pracę przy Izbie Arbitrażowej w Hawrze. W ten sposób z chwilą uruchomienia arbitrażu bawełny w Gdyni będzie już odpowiednio przygotowany personel arbitrażystów bawełny — Polaków.

Związane z tą akcją Izby sprawy, omówione zostały ostatnio przez Izbę na specjalnej konferencji z przedstawicielami firm gdyńskich, trudniących się handlem i manipulacją bawełny w porcie gdyńskim.

ROKI PODATKOWE DELEGATA IZBY SKARBOWEJ W GRUDZIĄDZU.

Urząd zawiadamia, że w dniu 21 IX r. b. odbędą się w lokalu Urzędu Skarbowego w Gdyni roki podatkowe dla firm podlegających kompetencji wymiarowej Oddziału Bilansowego Izby Skarbowej w Grudziądzu, które przeprowadzi delegat Izby Skarbowej.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIES. SIERPNIU BR. ORAZ W OKRESIE: STYCZEŃ—SIERPIEŃ BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w mies. *sierpniu* br. osiągnęły *759.671,8 ton* wobec 781.510,7 ton w mies. lipcu br. oraz 659.764,1 ton w mies. sierpniu 1936 roku.

Miesiąc sprawozdawczy przynosi nieznaczny 2,7%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. mies. lipcem br. (781.510,7 t.) oraz 15,1%-owy wzrost w stosunku do miesiąca sierpnia 1936 r. (659.764,1 t.)

Dotychczasowe ogólne wyniki zamorskich obrotów towarowych portu (przywóz i wywóz łącznie) w okresie: styczeń — sierpień br. (5.884.058,8 ton) wykazują 20,1%-owy wzrost obrotów w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego (4.896.808,6 t.)

Na uzyskanie tych ogólnych obrotów zamorskich w okresie pierwszych ośmiu miesięcy roku bieżącego złożył się przywóz zamorski — 1.153.446 ton oraz wywóz zamorski — 4.730.612,8 ton.

Przywóz zamorski w okresie pierwszych ośmiu miesięcy br. (1.153.446 ton) wykazuje poważny 48,7%-owy wzrost w porównaniu z przywozem zamorskim w tym samym okresie czasu roku ubiegłego (775.450 ton). Podobnie jak i lipiec również i miesiąc sprawozdawczy wnosi pewne nieznaczne osłabienie tempa wzrostu przywozu, które w okresie: styczeń—lipiec br. wynosiło 54,3%, podczas gdy obecnie — 48,7%.

Wywóz zamorski w okresie pierwszych ośmiu miesięcy br. (4.730.612,8 ton) wykazuje 14,7%-owy wzrost w stosunku do analogicznego okresu czasu roku ubiegłego (4.121.358,6 ton). W przeciwieństwie do przywozu zamorskiego tempo wzrostu wywozu zamorskiego utrzymuje się nadal w tej samej wysokości, co i w okresie: styczeń—lipiec br.

Import zamorski w miesiącu sprawozdawczym (136.633,8 ton) wykazuje nieznaczny 0,5%-owy wzrost w porównaniu z lipcem br. (135.841,3 ton) oraz nieco poważniejszy 17,1%-owy wzrost w stosunku do miesiąca sierpnia 1936 r. (116.617,1 ton).

Do pozycyj importu zamorskiego, które w miesiącu sprawozdawczym wykazały wzrost w porównaniu z poprzednim miesiącem lipcem należą (w nawiasie dane liczbowe za mies. lipiec br.): ryż surowy — 7.683 t. (98 t.), owoce suszone — 596 t. (109 t.), herbata — 111 t. (87 t.), rośliny i materiały roślinne — 213 t. (127 t.), żywica — 851 t. (735 t.), śledzie świeże — 146 t. (4 t.), śledzie solone — 4.818 t. (2.389 t.), oleje — 243 t. (116 t.), asfalt — 724 t. (10 t.), tran — 316 t. (245 t.), napoje alkoholowe i inne — 74 t. (42 t.), tytoń — 777 t. (300 t.), siarka — 878 t. (506 t.), przetwory chemiczne — 380 t. (151 t.), farby — 154 t. (55 t.), fosforyty — 4.221 t. (3.234 t.), skóry — 2.259 t. (1.986 t.), wełna — 633 t. (497 t.), odpadki wełniane — 65 t. (45 t.), włókna — 81 t. (22 t.), juta — 1.064 t. (837 t.), szmaty — 1.343 t. (1.003 t.), kauczuk — 540 t. (358 t.), celuloza — 1.234 t. (971 t.), złom żelazny — 63.279 t. (53.029 t.), miedź — 1.612 t. (849 t.), cyna — 142 t. (79 t.), wyroby żelazne i metalowe — 407 t. (256 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 253 t. (224 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny o wybitnie sezonowym charakterze wzrost przywozu ryżu surowego oraz śledzi solonych. Należałoby podkreślić utrzymywanie się nadal na wysokim poziomie importu złomu żelaznego. Miesiąc sprawozdawczy wykazuje tu ok. 20%-owy wzrost.

W miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z poprzednim miesiącem lipcem br. wykazały spadek pozycje importu (w nawiasie dane za mies. lipiec br.): nasiona oleiste — 2.241 t. (2.976 t.), owoce świeże — 851 t. (919 t.), kakao — 120 t. (934 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 14.111 t. (18.638 t.), piryty — brak (11.107 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 232 t. (356 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 913 t. (1.079 t.), garbniki — 588 t. (1.092 t.), żużle Thomasa — 11.200 t. (11.950 t.), bawełna — 4.214 t. (4.861 t.), papier i makulatura — 1.507 t. (1.979 t.), maszyny, aparaty i części — 498 t. (512 t.), oraz samochody, motocykle i ich części — 475 t. (734 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek przywozu surowców hutniczych. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w mies. sierpniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Sierpień 1937 r.	Sierpień 1936 r.
Nasiona różne	4	—
nasiona oleiste	2.241	1.320

ryż surowy	7.683	2
owoce świeże	851	429
owoce suszone	596	390
konserwy owocowe	27	17
orzechy i migdały	23	13
kawa	350	710
herbata	111	89
kakao	120	290
korzenie	86	121
rośliny i mater. roślinne	213	57
żywica	851	432
śledzie świeże	146	53
śledzie solone	4.818	4.301
rudy różne i wypałki pirytowe	14.111	26.480
piryty	—	—
oleje	243	138
smoła i smary	29	38
asfalt	7.214	21
tłuszcze i oleje roślinne	232	180
tłuszcze zwierz. surowe	913	804
tran	316	85
napoje alkoholowe i inne	74	41
tytoń	777	107
siarka	878	262
przetwory chemiczne	380	210
farby	154	46
garbniki	588	2.162
fosforyty	4.221	3.404
żużle Thomasa	11.200	5.600
sól potasowa	—	70
skóry	2.259	3.027
wełna	633	900
odpadki wełniane	65	106
przędza wełniana	15	49
bawełna	4.214	5.177
odpadki bawełny	191	117
przędza bawełniana	168	303
len, konopie, sizal i in. wł. rośl.	81	49
juta	1.064	1.126
szmaty	1.343	1.540
kauczuk	540	380
wyroby gumowe	80	64
papier i makulatura	1.507	996
papa, tektura	24	29
celuloza	1.234	1.137
żelazo surowe	520	342
metale różne	158	297
złom żelazny	63.279	48.069
miedź	1.612	1.076
cyna	142	89
cynk	—	1
wyr. żelazne i metalowe	407	204
maszyny, aparaty i części	498	294
części wagonów i lokom.	253	455
samochody, motocykle i części	475	57
różne	2.912	2.612
Razem	136.634	116.617

Poważny wzrost importu zamorskiego w mies. sierpniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego spowodowały przede wszystkim pozycje (w nawiasie dane za mies. sierpień 1936 r.): ryżu surowego — 7.683 t. (2 t.), nasion oleistych — 2.241 t. (1.320 t.), owoców świeżych — 851 t. (429 t.), żywicy — 851 t. (432 t.), śledzi solonych — 4.818 t. (4.301 t.), żużli Thomasa — 11.200 t. (5.600 t.), fosforytów — 4.221 t. (3.404 t.), papieru i makulatury — 1.507 t. (996 t.), celulozy — 1.234 t. (1.137 t.), złomu żelaznego — 63.279 t. (48.069 t.), miedzi — 1.612 t. (1.076 t.), oraz maszyn, aparatów i części — 498 t. (294 t.) Podobnie, jak i w poprzednim miesiącu zwraca uwagę poważny wzrost surowców hutniczych (złomu) oraz surowców nawozów sztucznych.

Spadek natomiast wykazały w m. sierpniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1936 roku pozycje (w nawiasie dane za mies. sierpień 1936 roku): kawy — 350 t. (710 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 14.111 t. (26.480 t.), bawełny — 4.214 t. (5.177 t.), juty — 1.064 t. (1.126 t.), szmat — 1.343 t. (1.540 t.), skór — 2.259 t. (3.027 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 253 t. (455 t.)

W okresie pierwszych ośmiu miesięcy (styczeń — sierpień br.) w porównaniu z analogicznym okresem czasu 1936 roku zwraca uwagę wzrost: rud różnych i wypałków pirytowych — 116.694 t. (71.541 t.), pirytów — 19.746 t. (11.716 t.), fosforytów — 80.384 t. (72.726 t.), żużli Thomasa — 41.246 t. (28.836 t.), złomu żelaznego — 467.414 t. (238.342 t.) oraz miedzi — 10.705 t. (7.927 t.) Do pozycyj, które w powyższym okresie wykazały spadek należy jeden z najpoważniejszych surowców włókienniczych, bawełna (51.762 t. w okresie: I—VIII br. wobec 60.236 t. w okresie: I—VIII 1936 r.)

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (623.038 ton) wykazuje 3,5%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem lipcem br. (645.669,4 ton) oraz 14,7%-owy wzrost w stosunku do mies. sierpnia 1936 r. (543.147 t.)

Spadek wywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym spowodowały pozycje (w nawiasach dane za mies. lipiec br.): węgiel eksportowy — 477.031 t. (505.215 t.), cukier — 4.844 t. (9.461 t.), melasa — brak (4.570 t.), bekony — 1.553 t. (1.903 t.), słód — 810 t. (1.512 t.), dykty i forniery — 1.234 t. (1.502 t.) oraz metale różne — 26 t. (332 t.)

Decydujący wpływ na obniżenie się eksportu wywarł węgiel eksportowy, gdyż liczny jest szereg tych pozycyj eksportu, które w miesiącu sprawozdawczym wykazały wzrost w porównaniu z lipcem br. i należą tu (w nawiasach dane za mies. lipiec br.): mąka ryżowa — 1.226 t. (738 t.), szynki i inne peklowane — 385 t. (200 t.), cement — 586 t. (579 t.), sól — 392 t. (brak), węgiel bunkrowy — 52.137 t. (50.295 t.), koks — 23.790 t. (21.721 t.), przetwory mięsne — 1.335 t. (1.082 t.), wytłoki buraczane — 276 t. (brak), sól potasowa — 155 t. (brak), siarczan amonu — 2.041 t. (brak),

bale i słupy — 7.303 t. (6.169 t.), drzewo tarte — 15.771 t. (15.215 t.), wyroby z drzewa — 821 t. (719 t.), papa i tektura — 445 t. (181 t.), żelazo handlowe — 7.967 t. (4.463 t.), wyroby żelazne i metalowe — 1.894 t. (1.569 t.), szyny kolejowe — 4.040 t. (brak), rury żeliwne i żelazne — 2.640 t. (1.776 t.) oraz cynk — 1.926 t. (973 t.)

Podkreślić należy wzmożenie się wywozu szeregu produktów hodowlanych, chemicznych (siarczan amonu), drzewnych oraz żelaznych (żelazo handlowe, szyny kolejowe).

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w mies. sierpniu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Sierpień 1937 r.	Sierpień 1936 r.
Strączkowe	—	31
mąka ryżowa	1.226	331
mąka pastewna	—	103
ryż	153	2.435
słód	810	1.462
owoce świeże	20	10
konserwy owocowe	2	6
nasiona i rośliny	112	20
szynki i inne peklowane	385	373
bekony	1.553	1.437
drób i ptactwo bite	24	24
jaja	2.458	2.579
masło	612	1.185
cement	586	660
sól	392	—
węgiel eksportowy	477.031	419.465
węgiel bunkrowy	52.137	34.253
koks	23.790	22.263
oleje i parafiny	6	11
tłuszcze zwierzęce	—	338
przetwory mięsne	1.335	1.101
cukier	4.844	616
napoje alkoholowe	15	2
spirytus	—	7
makuchy	—	598
wytłoki buraczane	276	973
soda	—	3
salmiak	50	38
karbid	40	141
farby	6	4
mączka kostna	413	607
biel cynkowa	424	352
sól potasowa	155	1.910
saletra	15	—
siarczan amonu	2.041	—
skóry	180	65
tkaniny	658	831
bawełna i odpadki	121	46
bale i słupy	7.303	888
drzewo tarte	15.771	25.187
wyroby z drzewa	821	427
klepki	76	—
dykty	1.234	1.421
meble gięte	479	418
wyroby koszykarskie	58	84
papier	198	498
papa i tektura	445	236
celuloza	204	789
żelazo surowe	255	881
żelazo handlowe	7.967	9.007
metale różne	26	132
wyr. żelazne i metalowe	1.894	2.237
szyny kolejowe	4.040	—
rury żeliwne i żelazne	2.640	1.753
cynk	1.926	1.713
blacha cynkowa	283	755
różne	5.548	2.441
Razem	623.038	543.147

Zgodnie z powyższym zestawieniem wzrost wywozu w mies. sierpniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego spowodowały przede wszystkim pozycje (w nawiasie dane za mies. sierpień 1936 r.): węgiel eksportowy — 477.031 t. (419.465 t.), węgiel bunkrowy — 52.137 t. (34.253 t.), koks — 23.790 t. (22.263 t.), mąka ryżowa — 1.226 t. (331 t.), szynki i inne peklowane — 385 t. (373 t.), bekony — 1.553 t. (1.437 t.), cukier — 4.844 t. (616 t.), siarczan amonu — 2.041 t. (brak), bale i słupy — 7.303 t. (888 t.), szyny kolejowe — 4.040 t. (brak), rury żeliwne i żelazne — 2.640 t. (1.753 t.), oraz cynk — 1.926 t. (1.713 t.)

Oprócz grupy wytworów mineralnych, produktów hodowlanych, rolniczych (cukier) należy podkreślić wzmożenie się wywozu produktów hutniczych (szyny kolejowe, rury, cynk).

Do pozycyj, których wywóz obniżył się w miesiącu sierpniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1936 roku należy przede wszystkim: drzewo tarte — 15.771 t. (25.187 t.), żelazo handlowe — 7.967 t. (9.007 t.) oraz wyroby żelazne i metalowe — 1.894 t. (2.237 t.).

Eksport zamorski w okresie pierwszych ośmiu miesięcy (styczeń — sierpień) br. w stosunku do analogicznego okresu czasu roku ubiegłego wykazuje wzrost głównie dzięki pozycjom: węgla eksportowego — 3.599.199 t. (3.173.348 t.) węgla bunkrowego — 382.588 t. (244.929 t.), koksu — 172.327 t. (141.931 t.), przetworów mięsnych — 15.161 t. (8.968 t.), siarczanu amonu — 34.577 t. (13.424 t.), żelaza surowego — 6.164 t. (4.984 t.), żelaza handlowego — 65.459 t. (54.122 t.), metali różnych — 1.420 t. (489 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 1.894 t. (1.569 t.), szyn kolejowych — 4.040 t. (brak), rur żeliwnych i żelaznych — 2.640 t. (1.776 t.) oraz cynku — 1.926 t. (973 t.)

Wśród pozycyj eksportu, które uległy zmniejszeniu w ciągu ośmiu miesięcy (styczeń — sierpień) br. wymienić należy przede wszystkim: drzewo tarte — 99.635 t. (178.067 t. w okresie: I—VIII 1936 r.), jaja — 12.255 t. (16.834 t.), masło — 3.664 t. (7.238 t.), cement — 4.305 t. (10.837 t.), cukier — 29.436 t. (39.679 t.), makuchy — 8.599 t. (13.279 t.), papier — 3.275 t. (5.113 t.), oraz celuloza — 3.429 t. (7.635 t.)

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje w porównaniu z lipcem br. spadek ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 493 (528) statki o pojemności 517.545 n. r. t. (533.422 n. r. t.), wyszło zaś 487 (537) statków o pojemności 514.990 n. r. t. (535.046 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Polska — 1 miejsce, Szwecja — 2, Anglia — 3, Niemcy — 4, Włochy — 5, Finlandia — 6, Francja — 7, Dania — 8, Norwegia — 9, Stany Zjedn. Am. P. — 10, Grecja — 11, Łotwa — 12, Estonia — 13, Holandia — 14, Panama — 15, W. M. Gdańsk — 16, Jugosławia — 17, Rumunia — 18 oraz Węgry — 19. Pierwsze dwie bandery pozostają bez zmian. Przesunęła się jedynie bandera angielska z 5 miejsca na 3, bandera włoska z 7 miejsca na 5, oraz bandera francuska z 9 miejsca na 7.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. sierpniu br. wyniósł 1.049,7 n. r. t. (1.010,3 n. r. t.) Średni postój statków w porcie wyniósł 49,8 godzin (50,8 godzin). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wynosiła 45 (48).

Ruch statków w miesiącu sierpniu br. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków:

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	NRT.	ilość	NRT.
Polska	62	92.895	63	89.197
W. M. Gdańsk	7	3.615	7	2.170
Anglia	30	45.968	28	48.009
Dania	55	28.239	55	29.161
Estonia	19	14.271	20	14.597
Finlandia	35	40.346	33	36.522
Francja	7	32.334	7	32.334
Grecja	8	21.453	9	24.234
Holandia	14	6.160	16	6.439
Jugosławia	2	3.884	1	1.135
Łotwa	19	20.687	19	20.688
Niemcy	65	41.194	61	40.915
Norwegia	35	24.323	34	27.093
Panama	3	4.040	2	3.195
Rumunia	1	346	1	346
Stany Zj. Am. P.	8	24.951	8	24.951
Szwecja	109	73.060	109	72.957
Węgry	1	346	1	346
Włochy	13	37.558	14	41.047
Razem	493	517.545	487	514.990

Ruch pasażerów w związku z poważnym wzrostem wycieczek morskich, organizowanych przez G. A. L. oraz ruchu turystycznego wykazuje nadal poważne ożywienie. Przyjechało bowiem 3.681 (3.018) pasażerów, w tym: z Anglii — 166, Argentyny — 80, Belgii — 46, Brazylii — 23, Danii — 234, Finlandii — 22, Francji — 275, Holandii — 16, Łotwy — 2, Norwegii — 9, Stanów Zjednoczonych Am. P. — 359, Szwecji — 32, via W. M. Gdańsk — 2 oraz wycieczek morskich G. A. L. — 2.415. Wyjechało zaś 4.946 (4.620) pasażerów, w tym: do Anglii — 559, Argentyny — 468, Belgii — 5, Brazylii — 368, Danii — 35, Estonii — 7, Finlandii — 3, Francji — 477, Norwegii — 3, Stanów Zjednoczonych Am. P. — 725, Szwecji — 20, via W. M. Gdańsk — 2, oraz wycieczek morskich G. A. L. — 2.274 osób.

NOWE MOŻLIWOŚCI DLA OBSŁUGI TOWAROWEJ POMIĘDZY GDYNIĄ — A PORTAMI AMERYKI.

Ze względu na brak bezpośrednich połączeń z różnymi portami Ameryki, Polska Agencja Morska zorganizowała obsługę towarową z Gdyni/Gdańska do wszystkich portów Ameryki, do których nie istnieją bezpośrednie linie okrętowe.

Polska Agencja Morska uzyskała wyłączne przedstawicielstwa na Polskę i Gdańsk następujących linij okrętowych: *United Fruit Company* do Guatemali, Hondurasu, Salvadoru, Nikaragui, Costarici, Panamy, Kolumbii, Jamajki, Kuby. *Colombian S. S. Co. Inc.* do Haiti, Jamajki, Kolumbii i Cristobal-Colon. *Red „D" Line* do Porto Rico, Venezueli, Zachodnich Indyj Holenderskich. *New-York & Cuba Mail S. S. Co.* do Kuby i Meksyku. *Canadian National Railways* do wszystkich miejscowości w Kanadzie i w Zachodnich Stanach U. S. A. *East Asiatic Company* do Zachodniego Wybrzeża Stanów Zjednoczonych i Kanady oraz *Booth Line* do Północnej Brazylii (Pará, Manáos, Iquitos, Maranham, Ceará, Parnahyba).

Do powyższych kierunków wystawiane są bezpośrednie konosamenty. W ten sposób zaistniały z Gdyni/Gdańska okazje załadowcze 6—7 razy miesięcznie.

WIADOMOŚCI MORSKIE

TARGI W BARI A ITALO-BAŁTYCKA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA.

W Lewantyńskiej Wystawie Próbek w Bari wzięła udział również La Costiera, towarzystwo, utrzymujące komunikację pomiędzy portami włoskimi z jednej strony, a portami bałtyckimi, między innymi również z Gdynią i Gdańskiem, z drugiej strony. Stoisko La Costiera spełnić ma zadanie zwrócenia uwagi zwiedzających wystawę na możliwości, jakie dają bezpośrednie stosunki komunikacyjne Italii z krajami Bałtyku i w tym celu zgromadzono sporą literaturę o bałtyckich krajach

do dyspozycji gości wystawowych. Przedstawiciele La Costiera będą odwiedzać wystawę celem dyskutowania z zainteresowanymi stronami sprawy zwiększenia częstotliwości bezpośredniej komunikacji i ożywienia handlu pomiędzy Italią a Bałtykiem.

SZYBKIE ZMNIEJSZENIE SIĘ BAŁTYCKIEGO TONAŻU TRAMPOWEGO NIEMIEC.

Tonaż ogólny Niemiec od r. 1931 zmniejszył się o 15%, w dużej mierze wskutek energicznej akcji rozbiórki na złom starego unieruchomionego tonażu; akcji tej nie dorównało budownictwo nowego tonażu. Ta przeciętna jednak kryje w sobie poważne przesunięcia: tonaż północno morski się zwiększył, natomiast tonaż bałtycki się zmniejszył bardzo znacznie.

Spośród portów bałtyckich tylko Królewiec nie zmniejszył, lecz nawet zwiększył swój tonaż o 5 tysięcy ton, a to w związku ze znaną akcją rozwijania przewozów morskich pomiędzy tym portem a innymi portami Niemiec. Natomiast Rostock zmniejszył swój tonaż o 20 proc., Szczecin i Lubeka o 50 proc., Flensburg i Kiel nawet o 60 proc., w porównaniu ze stanem na 1 stycznia 1931 roku.

Zjawiska te tłumaczą się nie tylko faktycznym zmniejszeniem ilości przypisanych do portów bałtyckich okrętów, zwłaszcza trampów, lecz również likwidacją drobnych przedsiębiorstw armatorów bałtyckich, przeniesieniem portów macierzystych ich statków nad morze Północne, do Hamburga i Bremy.

Tonaż liniowy ucierpiał przy tym mniej, katastrofalnie natomiast stanęła kwestia trampingu. Właśnie nieodpowiedni stan nie rentującego się starego tonażu bałtyckich trampów był jedną z pobudek do zlikwidowania małych bałtyckich przedsiębiorstw żeglugi. Nie miały one sił na odnowienie swego tonażu, starym zaś pracowały coraz mniej rentownie. Powrót koniunktury i z nią zwyżka cen tonażu całkiem zamknęły perspektywy przed trampingiem, opartym o mniejsze przedsiębiorstwa w bałtyckich portach Niemiec, wobec czego jego perspektywy są gorsze obecnie niż parę lat temu.

Dalsze perspektywy, o ile chodzi o kabotaż, są zamknięte przebudową Mittellandkanału, którego wykończenie zabierze sporo ładunków kabotażowi. Na budowie poprzecznej osi dróg wodnych Niemiec skorzysta jednak bardzo Lubeka, która stanie się jednocześnie bałtycką ekspozyturą Hamburga i śródlądowych dróg wodnych Niemiec.

ROCZNE SPRAWOZDANIE NORWESKIEGO ZWIĄZKU ARMATORÓW.

Sprawozdanie roczne norweskiego Związku Armatorów, które się ukazało obecnie przed rocznym zebraniem Związku, mającym się odbyć 30 września, wykazuje, że norweska flota handlowa na 1 lipca rb. składała się z 1.901 statków pojemności 4,35 mil. TRB., z których 1.269 statków i 3,93 mil. TRB. należało do Związku. W żegludze zagranicznej było zatrudnionych 1.030 statków pojemności 3,58 mil. TRB. Co do sytuacji żeglugi norweskiej sprawozdawca stwierdza ogólne polepszenie, jednak zaznacza, że linie regularne, związane długoletnimi umowami, mało odczuwają tę poprawę; jedna trzecia floty norweskiej jest wydzierżawiona na czas i umowy dzierżawne zawarte zostały już dawno i oczywiście po ówczesnych niskich stawkach, tak że obecnie z wysokich stawek korzyść ciągnie nie armator, a dzierżawca.

ZWYŻKA SZWEDZKIEGO WSKAŹNIKA FRACHTÓW.

W sierpniu szwedzki wskaźnik frachtów, opracowany przez Svenska Handelsbanken zwyżkował w dalszym ciągu i osiągnął obecnie 180 wobec 174 w lipcu. W tymże okresie r. ub. wynosił tylko 113.

SZYBKI ROZWÓJ PORTU W SZTOKHOLMIE A POTRZEBA NOWYCH INWESTYCYJ.

W obecnym swym stanie port sztokholmski nie może już podołać szybko wzrastającemu ruchowi i konieczna jest dalsza rozbudowa basenów oraz środków przeładunkowych, — tak oświadczył główny dyrektor portu p. Sal. Vinberg. Wpływy portu za ostatni rok wyniosły prawie 7 milionów koron i dziś już powiedzieć można, że za bieżący rok będą większe. Jak silnie wyzyskane są dźwigi widać z tego, że kranowego zapłacono w ostatnim roku 455 tys. koron wobec 333 tys. koron wpłaconych w roku poprzednim.

Na razie przewiduje się rozszerzenie Norra Hammarbyhamn kosztem 1,5 mil. koron i ustawienie 2 nowych dźwigów.

25-LECIE ZARZĄDU SZWEDZKICH PORTÓW.

W roku 1912 powstała instytucja Zarządu Szwedzkich Portów, która w ten sposób święci obecnie swe dwudziestopięciolecie. Liczność portów, na wyjątkowo długiej linii brzegowej i ich niewystarczające przystosowanie do potrzeb nowoczesnego ruchu wymagały powstania tego rodzaju instytucji, która obecnie spogląda na ćwierć wieku owocnej i wszechstronnej pracy.

Sam port Sztokholmu wydał w tym czasie 211 milionów koron na urządzenia portowe i przeładunkowe.

Scandinavian Shipping Gazette przypuszcza, że wobec ożywienia obecnego dopiero

najbliższe lata postawią najpoważniejsze problemy, które będzie musiał rozwiązywać Zarząd Portów, opierając się na zdobytych poprzednio doświadczeniach.

INWESTYCJE W PORTACH FINLANDII.

W porcie Helsinki oddany będzie do użytku we wrześniu rb. nowo wybudowany magazyn. Należy on do najbardziej nowoczesnych w Finlandii i być może całej Skandynawii. Powierzchnia jego wynosi 10 tys. m kw. a zaopatrzony on jest w 4 dźwigi, w tym dwa o nośności 2,5 tony, a dwa 5 ton. Poza tym jest w budowie 460 m nabrzeży, z czego 110 m będzie ukończonych w tym roku. Ogółem koszt inwestycyj w porcie Helsinki wynosi 28,4 mil. mf. Wyborg buduje 165 m nabrzeży i uzyskuje 2 nowe dźwigi. Abo pogłębia swój port, odnawia 120 m nabrzeży i udoskonala swój suchy dok. W porcie Kotka buduje się 240 m nabrzeży.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

AKCJA W KIERUNKU OŻYWIENIA EKSPORTU DO INDYJ BRYTYJSKICH.

W dniu 14 września przybył do Gdyni p. Roman Przedpełski, mianowany ostatnio wicekonsulem w nowoutworzonym konsulacie R. P. w Kalkucie. Jest to druga placówka na terenie Indyj Brytyjskich, gdyż dotąd istniał tylko konsulat w Bombaju. Fakt utworzenia tej nowej placówki świadczy o wadze, jaka jest przywiązywana do tamtejszego rynku dla zbytu towarów polskich.

P. Wicekonsul Przedpełski przed wyjazdem do Kalkuty dokonuje objazdu poszczególnych ośrodków Polski dla poinformowania się o postulatach przemysłu i handlu w zakresie wymiany handlowej z Indiami Brytyjskimi. Dla ułatwienia mu zadania Izba nasza zorganizowała w dniu 14 bm. konferencję, na którą przybyli przedstawiciele firm przemysłowych i handlowych z Gdyni i innych miejscowości Okręgu Izby.

Podczas konferencji stwierdzono, że na terenie Indyj Brytyjskich istnieją możliwości zbytu niektórych artykułów, produkowanych w okręgu izbowym. Artykuły te częściowo już zostały wprowadzone na rynek tamtejszy, jednak dalszy rozwój eksportu napotyka na konkurencję japońską oraz wymaga dostosowania warunków dostawy towarów i opakowania do miejscowych wymogów. Wielkie znaczenie ma również sprawa utrzymania regularnych połączeń morskich oraz pozyskanie na miejscu odpowiednich agentów handlowych.

Spodziewać się należy, iż odbyta w Izbie konferencja w związku z otwarciem konsulatu w Kalkucie przyczyni się do ułatwienia ekspansji handlowej firm okręgu izbowego na terenie Indyj Brytyjskich.

POSIEDZENIE REGIONALNEGO KOMITETU PRZYWOZOWEGO.

W dniu 14 września odbyło się pod przewodnictwem dyrektora Izby dra J. Kulikowskiego posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego. Podzielone zostały kontyngenty na artykuły następujące: cynamon z Ceylonu i z Indyj Holenderskich, przędza bawełniana z Anglii, pieprz z Indyj Holenderskich, rodzynki z Cypru, orzechy ziemne z Indyj Holenderskich, paciorki ze szkła z Czechosłowacji, przędza wełny z Anglii, kamień winny z Anglii, herbata z Ceylonu, masło kakaowe dla handlu z Holandii, maszyny do pisania z Niemiec, ziele angielskie z Jamajki, goździki z kolonij angielskich, bielizna stołowa z Czechosłowacji, tkaniny bawełniane z Czechosłowacji, śrut soji z Danii, odpadki czesanek z Anglii, kawa z kolonij angielskich, korzeń ryżowy z kontyngentu ogólnego.

KONTROLA OBROTÓW HANDLU ZAGRANICZNEGO W HISZPANII.

Zgodnie z informacjami, otrzymanymi przez Izbę od Poselstwa R. P. w Madrycie Rząd hiszpański wydał dekret, na mocy którego całkowity eksport i import towarów zagranicznych w Hiszpanii uzależniony został od uprzedniego zezwolenia hiszpańskiego Ministra Skarbu. Zezwolenia na dokonanie transakcji w handlu z zagranicą udzielane są na podstawie wniosków Generalnej Dyrekcji Handlu.

Dekret wszedł w życie z dniem 16 sierpnia br.

TRZYMANIE W CHŁODNI JAJEK I DROBIU.

Wydział Badania Naukowego i Przemysłowego (Departament of Scientific and Industrial Research) podaje raport Komitetu dla Badania Żywności (Food Investigation Board) o trzymaniu jajek i drobiu w chłodni. Podczas składowania jajek odbywa się stopniowe upłynnienie białka. Doświadczenia wykazały powolny rozkład protein-muskinu w białku. Rozkład ten występuje wyraźniej przy zwykłym powietrzu niż w atmosferze zawierającej *dwutlenek węgla* (Carbon dioxide). Okazuje się, że składowanie w atmosferze zawierającej 2,5% *dwutlenku węgla* (Carbon dioxide) polepsza stan, specjalnie żółtka. Atmosfera zawierająca wysoką koncentrację dwutlenku węgla (60—100%) polepsza jajko znacz-

nie; żółtko jest twardsze, a białko bardziej płynne. Jajko utrzymuje się w takiej atmosferze przez 8 miesięcy bez zepsucia.

Zrobiono ciekawą próbę opakowania mrożonego drobiu w papier aluminiowy, ujęty z obu stron w papier woskowy Sposób okazał się świetny nawet po 8 miesiącach składowania.

MOŻLIWOŚCI DOSTAW DRZWI PŁYTOWYCH DO ALGERU.

Pojemność rynku algerskiego w zakresie zapotrzebowania na drzwi płytowe trudno jest ustalić, statystyka bowiem notuje przywóz łączny zarówno drzwi, jak i okien, stor drewnianych itp. artykułów. Za rok 1935 zanotowano następujący przywóz (w kwintalach):

z Francji	2.331
z Niemiec	3
z Hiszpanii	3
z Belgii	3
ze St. Zj. A. P.	5
z Maroka franc.	247
z Tunisu	27
Razem	2.619

Import drzwi płytowych do Algeru nie podlega ograniczeniom kontyngentowym.

Stawki celne zależą od gatunku drzewa oraz stanu przeróbki (art. 601 Taryfy Celnej franc.):

1) z drzewa twardego oraz z twardego w połączeniu z drzewem miękkim — 97 fr. 80 za 100 kg brutto;

2) z drzewa miękkiego — 49 fr. 90 za 100 kg brutto;

3) malowane, lakierowane koloru jednostajnego — 119 fr. 07 za 100 kg brutto;

4) rzeźbione, z ornamentami wypukłymi lub wklęsłymi, pozłacane, ozdobione rysunkami imitującymi słoje drzewne lub inne — 199 fr. 60 za 100 kg netto.

Do powyższych stawek należy doliczyć 13% dodatek w myśl ustawy z dnia 8 VII br.

Do niedawna drzwi płytowe były mało znane na algerskim rynku, obecnie zastosowanie ich ciągle się zwiększa. W Algierze nie ma firm, któreby się zajmowały wyłącznym lub stałym sprowadzaniem drzwi płytowych. Artykuł ten może interesować większe zakłady stolarskie oraz firmy drzewne. Ponadto w Algerze nie ma stałego „typu" drzwi, któreby miały stałe zastosowanie. Innymi słowy, konstrukcja drzwi w Algerze nie jest standaryzowana. Przy budowie domów typ drzwi ustala architekt w porozumieniu z właścicielem, drzwi zaś jak i inne części domu z drzewa są wykonywane przez zakłady stolarskie. W związku z tym firmy zainteresowane (to znaczy firmy drzewne lub zakłady stolarskie) nie mają interesu robić zapasów, gdyż zamówienia mogą nie zgadzać się z typem będącym na składzie. Ponadto sprowadzanie drzwi może być opłacalnym jedynie, gdy chodzi o większe zamówienia. Firmy stolarskie, jak wynika z badań konsulatu, interesują się drzwiami płytowymi produkcji polskiej i mogłyby udzielać zamówienia pod warunkiem jednak konkurencyjności cen.

Zaznaczyć należy, że nadsyłane rysunki winny przedstawiać drzwi z przodu i w przekroju wewnętrznym.

Orientacyjna cena drzwi płytowych fornierowanych obustronnie, rozmiaru 2 m 10 cm na 83 cm, grubości 35 mm (to jest rozmiar mający największe rozpowszechnienie w Algerze), wykonanych na miejscu, wynosi przeciętnie około 120—125 fr.

IMPORT ZIEMNIAKÓW KONSUMCYJNYCH I SADZENIAKÓW DO ARGENTYNY.

Na podstawie argentyńskich danych statystycznych w ciągu pierwszego półrocza br. import ziemniaków konsumcyjnych do Argentyny (w kilogramach) był następujący:

Kraj pochodzenia	Styczeń	Luty	Marzec
Polska	275.000	—	—
Holandia	329.475	291.500	13.982.385
Dania	913.136	168.000	1.273.316
Francja	34.000	—	—
Anglia	—	—	4.932.647
Belgia	—	—	1.328.000
Irlandia	—	—	1.929.612
Brazylia	—	—	328.934
Razem	1.551.611	459.500	23.774.894

Kraj pochodzenia	Kwiecień	Maj	Czerwiec
Polska	—	—	39.405
Holandia	7.981.581	1.400.585	—
Dania	5.555.491	3.040.603	168.000
Francja	—	—	—
Anglia	3.599.558	2.398.302	—
Belgia	770.000	391.000	—
Irlandia	3.943.031	1.901.934	—
Estonia	450.000	757.500	56.000
Brazylia	46.050	48.000	—
Austria	1.032	—	—
Afryka Poł.	720.273	1.666.746	1.244.789
Malta	50.059	—	94.403
Wyspy Kanar.	70	—	139.000
Niemcy	—	448.000	501.368
Hiszpania	—	140.000	—
Nowa Zelandia	—	—	1.991.090
Portugalia	—	—	1.402.287
Razem	23.117.145	12.192.670	5.636.342

Sadzeniaków przywieziono w pierwszym półroczu 1937: styczeń 1.343.236 (Dania 1.075.368, Estonia 197.750. Holandia 66.000 i Kanada 4.118); luty kg 600.421 (Dania 275.248, Polska 228.826, Stany Zjedn. 75.680, Kanada 20.400 i Anglia 267); w marcu, kwietniu i maju sadzeniaków nie importowano: w czerwcu przywieziono tylko 897 kg ze Stanów Zjednoczonych A. P

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 SIERPNIA 1937 R.

ALBANIA. Uchwałą Rady Ministrów z dnia 13 VIII br. wprowadzono ograniczenia importowe, które będą się stosować wobec wszystkich państw z wyjątkiem USA., Włoch i Grecji. Na liście towarów reglamentowanych znajdują się m. i. papier listowy, bielizna bawełniana, kapelusze i czapki, dętki i węże gumowe, kalosze gumowe, zamki, maszyny elektryczne, maszyny rolnicze, rowery i motocykle i ich części, aparaty radiowe, lampy elektryczne, farby różne, celuloid i artykuły ze sztucznej żywicy.

BELGIA. Z dniem 6 VIII br. zmienione zostały stawki celne m. i. na korzenie, kość słoniową, macicę perłową, róg, bursztyn, pewne artykuły z celulozy, dalej na ryby, skorupiaki i jarzyny konserwowane.

ESTONIA. Zarządzeniem z dnia 20 VII br. estońscy fabrykanci aparatów radiowych uzyskują pozwolenie na bezcłowy przywóz części aparatów, które zostaną po zmontowaniu wyeksportowane. Bezcłowy przywóz udzielony zostaje w formie zwrotu cła przy wywozie.

FRANCJA. W Journal Officiel z dnia 11 VIII 37 ogłoszono dekret wprowadzający nowe podwyżki cła na następujące towary: żelazocjanek potasu, chlorek sodu, flaszki izolacyjne (termosy) i inne naczynia izolacyjne, rękawiczki bawełniane, maszyny statystyczne i ich części, wanny kąpielowe z emaliowanego żelaza lanego, tablice emaliowane z blachy lub żelaza lanego, wanny kąpielowe z blachy żelaznej lub stalowej, emaliowane naczynia i inne towary z cyny, plecionki i tkane paski do wyrobu kapeluszy. kapelusze, stożki ze słomki itp., towary z twardego kauczuku, grzebienie, kapelusze, stożki, czapki, z tkanin, filcu itp., macica perłowa półobrobiona. towary galanteryjne z celuloidu, sztucznego roku kazeinowego z wyjątkiem fajek i ustników do cygar i papierosów, guziki z macicy perłowej, kapelusze dla kobiet i dziewcząt gotowe. Ostatnio wprowadzona 15-procentowa zwyżka cła nie odnosi się do wyżej wymienionych artykułów.

HOLANDIA. Obniżone zostało cło na świeże lub chłodzone mięso wołowe z 20% na 12,5% od wartości od wagi brutto.

JAPONIA. Nowela celna z dnia 11 VIII br. zawiera następujące nowości: bezcłowy przywóz samolotów, motorów lotniczych i śmigieł za zezwoleniem rządu; zmiany cła odnośnie olejów mineralnych, smarów, tłuszczów i mydeł; cło na samochody podwyższone zostało na 70% od wartości, cło na części samochodowe uległo różnym zmianom, cło na rowery wynosi 35% od wartości. Dotychczasowe 35% cło dodatkowe zostało zniesione przy cukrze, olejach mineralnych, nierafinowanej sodzie kaustycznej, przędzy bawełnianej, wełnianej, mieszanej, jedwabiu sztucznym, papierze do drukowania, bibułce papierosowej, papierze pakowym, pewnych wyrobach z miedzi, drucie cienkim, rurach blaszanych, zwojach blaszanych, cynku, mosiądzu i brązie. Zwolnienie od cła żelaza przedłużone zostało do 30 VI 1939 r.

WŁOCHY. Dekretem z dnia 10 lipca ustalona została nowa lista towarów dopuszczonych do bezcłowego importu dla celów uszlachetniających, określająca minimum importu oraz maksymalny okres reeksportu.

Do towarów tych należą:

Tantal w płytkach i krążkach do wyrobu nitkownic dla włókien sztucznych, ilość nieograniczona, termin reeksportu 6 miesięcy.

Taśmy i blachy żelazne i stalowe, walcowane na zimno, do wyrobu kół samochodowych kg 100, termin reeksportu 1 rok.

Celuloza otrzymana z lintersu odwodnionego dla produkcji włókien sztucznych drogą wiskozową kg 100, termin reeksportu 6 miesięcy.

Dykty z drzewa okoumé dla zabarwienia i wypolerowania, kg 300. termin reeksportu 6 miesięcy.

Podwozia samochodowe dla nałożenia karoserii 200 sztuk.

Ponadto: jaja drobiu celem wyodrębnienia żółtka i białka, rum do wyrobu wermutu, słód do wyrobu piwa i ekstraktów piekarskich, miedź elektrolityczna do wyrobu czerwonego i czarnego proszku, stal w sztabach do wyrobu kos, aluminium we wlewkach i bochenkach do wyrobu puszek i zamknięć nakręcanych dla przemysłu kosmetycznego i farmaceutycznego oraz do wyrobów krążków ochronnych do zamknięć butelkowych.

Przywóz powyższych towarów odbywać się może do dnia 31 grudnia 1937 r. dla aluminium, do dnia 30 czerwca 1938 roku dla celulozy, dykt i miedzi elektrolitycznej, do dnia 31 grudnia 1938 roku dla jaj, drobiu, rumu, słodu, do dnia 30 czerwca 1939 roku dla tantalu, podwozi samochodowych i stali w sztabach.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Szkło laboratoryjne, optyczne i do zegarów. Poważna firma włoska interesuje się importem z Polski powyższych artykułów. P/22194/63/TC.

Chemikalia. Firma węgierska pragnie importować z Polski różne chemikalia, m. in. terpentynę surową i oczyszczoną. P/22590/47/TC.

Artykuły farmaceutyczne, specyfiki i chemikalia. Poważna firma amerykańska pragnie importować z Polski wszelkie surowce i półfabrykaty dla wymienionych artykułów. P/22499/47/TC.

Fajanse sanitarne. Firma połudn. afrykańska pragnie nawiązać kontakt z polskimi producentami artykułów fajansowych sanitarnych. P/21393/65/TC.

Płyty szamotowe. Firma palestyńska pragnie importować z Polski płyty szamotowe. P/21393/65/TC.

Różne. Firma agenturowa w Kingston (Jamajca) obejmie przedstawicielstwo artykułów różnego rodzaju. E/22179/95/21/Kl.

Przedstawicielstwa. Firma egipska poszukuje przedstawicielstwa firm polskich dotychczas nie reprezentowanych na rynku egipskim w zakresie różnych utensyliów gospodarskich oraz artykułów technicznych. P/13706/3M/Kw.

Firma egipska poszukuje przedstawicielstwa firm polskich na Francję w zakresie artykułów, których wywóz do Francji nie jest skontyngentowany. P/20710/64/Kw.

Konfekcja i tkaniny. Firma południowo-afrykańska interesuje się następującymi artykułami: kostiumy i czepki kąpielowe, rękawiczki, odpadki, tkaniny na kurtki do golfa, tkaniny meblowe, wełniane, tweedy, dywany, koce, obuwie dziecinne, szale kaszmirowe i szkockie, pończochy, bandaże i wata, skóry tapicerskie. P/20614/3B/M.

Przedstawicielstwo. Firma francuska z siedzibą w Paryżu pragnie uzyskać przedstawicielstwo firm polskich na teren Francji i kolonij franc., branża obojętna. E/21588/95/Sum.

Różne. Firma w Algierze interesuje się importem z Polski artykułów branży metalowej, skórzanej i tekstylnej. E/18644/3R/H.

Skóry surowe. Firma bułgarska pragnie otrzymać ofertę na dostawę partii skór cielęcych mokro solonych, wytrawionych z soli, wagi od 3½ do 5½ kg bez łbów i nóg. R/22260/30/S.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

ZMIANY W RYBOŁÓWSTWIE ŚLEDZIOWYM W OSTATNIM DZIESIĘCIOLECIU.

W ciągu ostatniego dziesięciolecia zaszły na terenie rybołówstwa śledziowego w północnej Europie duże zmiany w zastosowaniu typów statków śledziołówczych, a częściowo również w systemach samych połowów.

Szybkie tempo tych zmian, zatracających w swej gwałtowności charakter normalnej ewolucji, jest tym bardziej zastanawiające, że od początku bieżącego stulecia do ostatniego kryzysu gospodarczego, poprzez okres wojny światowej, przemysł śledziołówczy odznaczał się dużym konserwatyzmem, właściwym dla dotychczasowych leaderów tego przemysłu, tj. Wielkiej Brytanii, Norwegii i Holandii.

Na tę swego rodzaju rewolucję w tradycjonalnym przemyśle śledziołówczym wpłynęło kilka czynników: 1) udoskonalenie produkcji motorów Diesla, 2) kryzys gospodarczy i 3) dążenie do samowystarczalności gospodarczej Niemiec, usiłujących wynaleźć źródła zastępczych surowców, służących nie tylko dla celów spożywczych.

Najbardziej rewolucyjny wpływ, powodujący wspomniane zmiany w rybołówstwie śledziowym wywarły motory Diesla, będące wyrazem postępu techniki powojennej. Można nie stykając się bliżej z rybołówstwem morskim zrozumieć jaką przewagę posiadają oszczędne, zarówno pod względem zajmowanego miejsca jak i taniości paliwa, motory Diesla nad kłopotliwymi, ze względu na swą objętość wraz z bunkrem, maszynami parowymi, i drogimi w eksploatacji silnikami benzynowymi. Dlatego też wpływ motorów Diesla na zmiany techniczne w rybołówstwie śledziowym był do pewnego stopnia analogiczny do wstrząsu spowodowanego swego czasu wprowadzeniem maszyny parowej.

Kryzys gospodarczy, który w początkach swych naraził właścicieli lugrów śledziowych o przestarzałych typach na duże straty, był doskonałą lekcją poglądową dla konserwatywnej Holandii, Wielkiej Brytanii i Norwegii, jak niekiedy należy odstąpić od tradycyjnych form i naśladować pomysły młodego, ale bardzo zdolnego konkurenta, jakim okazały się Niemcy.

W okresie spadku cen i rywalizacji produktów spożywczych w dobie kryzysu, przy równoczesnej ogólnej tendencji do samowystarczalności powodowanej troską o bilanse płatnicze, modernizacja flot śledziołówczych okazała się wybawczą deską ratunku, która pozwoliła temu rybołówstwu nie tylko wyjść zwycięsko z walki z kryzysem, lecz nawet zapewnić sporą rentowność, wzrastającą progresyjnie w miarę poprawy stosunków gospodarczych.

Usiłowania Niemiec wynalezienia źródeł surowców zastępczych znalazły najszersze może zastosowanie w rybołówstwie dalekomorskim i wpłynęły decydująco na wspaniały jego rozwój, polegający nie tylko na znacznym powiększeniu ogólnej cyfry połowów (z 210.200 ton w r. 1925 do 478.000 ton w 1935 roku) lecz przede wszystkim na wprowadzeniu do eksploatacji nowych, produkcyjnie bardzo wydajnych i rentownych typów statków, oraz na doprowadzeniu do doskonałości systemu połowów trawlem, coraz częściej naśladowanym przez inne narody.

Znajdując się w podobnej sytuacji do Niemiec, jeżeli chodzi o sprawy kolonialne i surowcowe, powinniśmy nareszcie zdać sobie sprawę ze znaczenia, jakie w niedalekiej przyszłości mieć będzie dla naszego życia gospodarczego rybołówstwo dalekomorskie i przystąpić do jego intensywnej rozbudowy.

Ze względu na znaczną rentowność zmodernizowanego rybołówstwa śledziowego, oracy nad jego rozbudową powinna się podjąć, podobnie jak w Niemczech, inicjatywa prywatna, przy poparciu ze strony Rządu.

Dobrze się stało, że pierwszy krok w tym kierunku uczyniony już został przez Rząd, który zamówił pięć nowoczesnych statków śledziołówczych typu dryftera, dającego w w Niemczech już od kilku lat bardzo pomyślne wyniki w eksploatacji. Statki te o długości 35 metrów i pojemności ok. 1000 beczek posiadają silne 6-cio cylindrowe motory Diesla o mocy 330 KM każdy, rozwijające normalną szybkość statków ok. 10 mil morskich na godzinę. Specjalne wzmocnienia przy windach umożliwiają zastosowanie tych statków nie tylko jako dryfterów, lecz również do połowu trawlem.

Miarą postępu osiągniętego przez wprowadzenie tego typu statków do rybołówstwa śledziowego w Niemczech, może być w pewnym stopniu porównanie niektórych cech tych statków i ich wyników eksploatacji z odnośnymi danymi dot. przeciętnego niemieckiego lugra parowego sprzed lat dziesięciu. I tak, pojemność parowego lugra niemieckiego z tego okresu wynosiła tylko ca 600 beczek, moc zaś maszyny parowej od 75 do 150 H. P. umożliwiała rozwinięcie szybkości przeciętnej zaledwie od 4 do 7 mil m. na godz. Zarówno zatem pojemność, jak i szybkość statków nowego typu wzrosła o ok. 40%, co w rezultacie zwiększa wydajność produkcyjną w dużo większym jeszcze stopniu, umożliwia bowiem z jednej strony — dłuższe pozostawanie na miejscu połowów, aż do napełnienia pomieszczeń, z drugiej zaś, skraca znacznie bezprodukcyjny czas potrzebny na przebycie drogi z bazy do miejsca połowów i odwrotnie. Możność uprawiania połowów śledzi trawlem, poza sezonem połowów sieciami pławnymi (trwającym 6—7 miesięcy), zwiększa jeszcze bardziej zdolność produkcyjną tego typu statków.

Toteż, gdy roczna produkcja niemieckiego lugra parowego starego typu nie przekraczała cyfry 2000 beczek, to przeciętny, roczny połów nowych statków wspomnianego wyżej typu wynosił w Niemczech w latach 1933—1935 ok. 5500 beczek, a w roku 1936 aż ca 6150 beczek. Ogólny połów śledzi w Niemczech wzrósł z 37.700 t. w 1925 r. do 176.400 t. w roku 1935.

W świetle tych cyfr zrozumiałym się stanie fakt, że niemieckie przedsiębiorstwa połowów śledzi, wykazujące w pierwszych latach po wojnie minimalne tylko zyski, po wprowadzeniu do eksploatacji nowych typów statków wypłacały swym akcjonariuszom, mimo kryzysu gospodarczego i ciężarów podatkowo-socjalnych narzuconych przez panujący reżim, stosunkowo bardzo wysoką dywidendę.

Poprawa koniunktury gospodarczej i wzrost cen na śledzie solone, spowodowany ogólną zwyżką cen artykułów spożywczych, stwarza dla rybołówstwa śledziowego w Niemczech jeszcze pomyślniejsze horoskopy rozwoju i rentowności.

Ciekawym jest czy Polska pójdzie w ślady swego zachodniego sąsiada? *Ebro.*

KRONIKA

ROZPOCZĘCIE BUDOWY GMACHU STACJI MORSKIEJ W GDYNI.

Gdynia otrzyma niebawem placówkę naukową, związaną z rybołówstwem morskim we własnym gmachu. Obecna Stacja Morska w Helu oraz oddział jej, mieszczący się w Hali i Chłodni Rybnej w Gdyni, będą umieszczone w nowym pomieszczeniu.

Będzie to gmach dwupiętrowy, który jeszcze w bieżącym sezonie budowlanym ma być wykończony w surowym stanie. Koszt 180 tysięcy złotych. Początkowe prace budowlane już się rozpoczęły. Miejsce wyznaczono na molo południowym przy basenie Prezydenta.

FABRYKA MĄCZKI RYBNEJ W GDYNI.

Uruchomiona przez Morski Instytut Rybacki fabryka mączki rybnej i olejów rybnych w Gdyni posiadać będzie doniosłe znaczenie przede wszystkim dla rolnictwa pomorskiego i poznańskiego.

Mączka rybna od szeregu już lat stosowana jest z powodzeniem w gospodarstwach rolnych na Pomorzu i w Poznańskim, gdzie poznano się na korzyściach, jakie daje ta treściwa pasza dla hodowli drobiu, nierogacizny i bydła.

Całkowite zapotrzebowanie pokrywane było dotychczas przez import, który wynosił:

w r. 1934 — 749 t. o wart. 234 tys. zł
w r. 1935 — 484 t. o wart. 136 tys. zł
w r. 1936 — 822 t. o wart. 202 tys. zł

Jak na kraj rolniczy, są to stosunkowo małe ilości. Tak np. Niemcy zakupują rocznie około 100.000 ton, mając prócz tego własną produkcję mączki rybnej — 35.000 ton, czyli nawet jeden procent nie wynosi zapotrzebowanie nasze w porównaniu ze spożyciem w Niemczech.

Nowo uruchomiona fabryka mączki rybnej w porcie rybackim w Gdyni przy pełnym rocznym zatrudnieniu może wyprodukować nawet więcej od ilości sprowadzanej dotychczas. Tak więc z miejsca możemy uniezależnić się tutaj od importu zagranicznego. Trzeba jednak wziąć pod uwagę, że spożycie mączki rybnej będzie stale wzrastało.

Gdyńska fabryka mączki rybnej będzie nastawioną w równej mierze na produkcję mączki chudej (np. z dorszy), jak i na produkcję mączki tłustej (np. ze śledzi, ze szprotów). Dotychczasowe doświadczenia rolników idą w kierunku wyzyskiwania do różnych celów tych dwu gatunków mączki, a ostatnio nawet przeważa opinia, że mączki rybne tłuste są bardziej wydajne i ekonomiczne. Rok bieżący, gdy odczuwa się brak paszy, będzie bardzo korzystny dla możliwości sprzedaży mączki rybnej, produkowanej w Gdyni. Eksploatacja fabryki i sprzedaż mączki prowadzona będzie we własnym zakresie Hali i Chłodni Rybnej.

Nie bez znaczenia będzie również produkcja uboczna olejów rybnych, jak np. tranu z wątroby dorsza, oleju ze śledzi i cennego oleju ze szprotów.

POŁOWY MORSKIE W SIERPNIU.

Ogólne połowy morskie w sierpniu dały nam 1.182.110 kg ryb morskich o wartości 552.909 zł. Stanowi to wzrost ilościowy o 40%, a wartościowy o 55% w stosunku do tego samego miesiąca roku ubiegłego, a to głównie z powodu zwiększenia się połowów na Morzu Północnym.

Jest godnym podkreślenia, że połowy przybrzeżne w ogólnej ilości zajmują skromne pozycje, nie dochodzące do 20%, mając na utrzymaniu około dwu tysięcy rybaków, podczas gdy połowy na Morzu Północnym, uprawiane przez dwie firmy, dały 80% połowów, zatrudniając tylko dwustu pięćdziesięciu rybaków. Tu dopiero widocznym jest przyszły kierunek rozwojowy naszego rybołówstwa morskiego, leżący na dalekich terenach. Połowy ogólne podzielone są na:
przybrzeżne — 204.330 kg o wart. 120.023 zł
pełnego Bałtyku — 33.120 kg o wart. 8.353 zł
Morze Północne — 944.660 kg o wart. 424.533 zł.

Podział połowów przybrzeżnych na poszczególne gatunki przedstawiał się w sposób następujący (w kg podano ilość, wartość za 1 kg w groszach podano w nawiasie):

Łosoś — troć: 630 (500), płastugi — stornia: 100.090 kg (40), zimnica: 8.420 (25), gładzica: 3.300 (35), skarp: 11.460 (60), śledziki: 3.240 (40), dorsze czyszczone bez głów: 2.980 (25), dorsze całe: 29.990 (10), węgorze: 23.100 (200), kwapy (węgorzyce): 7.600 (30), certy: 1.160 (50), szczupaki: 6.100 (160), okonie: 3.200 (50), płocie: 3.050 (40).

Połowy na pełnym Bałtyku (głębia gdańska) i na Skageraku dały: stornia: 700 (40), zimnica: 260 (25), gładzica: 200 (35), śledziki rzeczne: 3.700 (40), dorsze bez głów czyszczone: 15.460 (25), dorsze całe: 10.650 (10), makrele: 2.100 (35), homary norweskie: 80 (10.000).

Połowy na Morzu Północnym: śledzie solone: 762.700 (45), śledzie świeże: 165.550 (45), makrele: 3.600 (45), sole: 90 (50), halibut: 20 (50), marlany: 1.560 (35), dorsze niebieskie: 4.140 (35).

Z połowów przybrzeżnych na pierwszym miejscu stoi Gdynia: 66.680 kg o wartości 29.322,— zł, dalej idzie Hel: 48.280 kg — 17.964 zł, miejscowości nad zatoką: 42.330 kg — 28.944 zł, miejscowości od Jastarni do Wielkiej Wsi: 30.500 kg — 36.509 zł, wreszcie miejscowości nad pełnym Bałtykiem od Chłapowa do Karwi: 16.500 — 7.284 zł.

Podział zbytu ogólnych połowów wykazał: sprzedaż na rynku krajowym: 855.050 kg — 387.740 zł, wędzarnie odebrały: 217.420 kg — wartości 117.264 zł, do Gdańska wysłano: 29.640 kg — 11.905 zł, za granicą sprzedano: 80.000 kg o wartości 36.000 zł. (Dane cyfrowe wedle Morskiego Urzędu Rybackiego).

NOTOWANIA CEN NA ŚLEDZIE SOLONE W GDYNI I GDAŃSKU.

Tendencja na śledzie solone pozostała bez zmiany, wobec słabych obrotów, spowodowanych świętami żydowskimi i upałami. W ciągu najbliższego tygodnia spodziewane jest znaczne ożywienie, gdyż zapasy hurtowników wewnątrz kraju są na wyczerpaniu.

Za dużą beczkę śledzi solonych oclonych, franco wagon Gdynia płacono w złotych:

Polskie połowy „Mewa“: śledzie szkockie nowe puste 78, pełne 83.

Polskie połowy „Pomorze“: śledzie szkockie nowe 75.

Importowane śledzie szkockie: nowe połowy: matiesy za 2 połówki: medium 90, selected 100, large 110. Połowy lipcowe twardo solone: I. trade: lerwick 87, PAF. 89, Wick i Stronsay 92, połowy lipcowe ordinery, lerwick 78, PAF. 82, połowy czerwcowe o 4 zł taniej, CROWNBRAND czerwcowe 80, lipcowe 85.

Importowane holenderskie: nowe szkockie puste 72, pełne 78.

Islandzkie oryginalne matiesy: solone na lądzie 67.

Norweskie importowane: sloo 40, vaar 36, norweskie islandzkie od 55—60.

Szkockie zeszłoroczne od 60—65.

W Gdańsku natomiast notowano: matiesy szetlandzkie large 113—115, selected 100—105, medium od 95—100, oryginalne matiesy islandzkie od 70—71, islandzkie matiesy pochodzenia norweskiego od 60—61, szkockie matiesy I. trade 86—87, II. trade 81—82, zwykłe marki od 76—77, crownmaties 84—86, crownmedium od 80—82, PAF. I. trade maties 90—91, II. trade 88—89, zwykłe marki 86—87, holenderskie szkockie połowy południowe 66—67, połowy północne 68—69, I. trade pełne 75—76, jarmuckie I. trade matiesy 68—69, zwykłe 65—66, norweskie sloo 39—40 i 41—42, vaar od 35—37.

W porcie rybackim w Gdyni płacono ostatnio następujące ceny za śledzie solone polskich połowów oraz importowane, oclone, franco wagon Gdynia, w złotych za dużą beczkę:

Polskie połowy „Mewa" szkockie połowy: puste 78, pełne 81 do 83, FA. II trade puste smol-matis 65, TB. puste 50. pełne 60, K. smolmatis, puste sztuk 1.600 — 70, K. T. bez głów, puste 50. Milkersy: 90, M-tranig 55, za dwie połówki o zł 5,— drożej. za gotówkę 3% skonta.

Polskie połowy „Pomorze" szkockie Fladenground 75.

Szkockie śledzie importowane: matiesy za 2 połówki: medium 89, selected 98, large 107, I trade twardo solone Lerwick matis od 85 do 87. I trade PAF 87 do 89, crownbrand 82 do 84, Wick-Stronsay I trade 90 do 92, I trade Nordschild 82 do 84, crownbrand 80.

Holenderskie: szkockie nowe pełne 82, puste 78.

Islandzkie oryginalne 65 do 66, norweskie 58 do 60, stare 45 do 50.

Norweskie SLOO 40, VAAR 36.

W Gdańsku natomiast notowano: matiesy szkockie szetlandzkie: large od 113 do 115, selected 103 do 105, medium 95 do 100, matiesy oryginalne norweskie 70 do 71, pochodzenia norweskiego matiesy islandzkie 60 do 61, szkockie twardo solone I trade matisy szetlandzkie 85 do 86, II trade 80 do 81, zwykłe marki 75 do 76, crown-matis 84 do 86, crownmedium 80 do 82, PAF I trade matisy 89 do 90. II trade 87 do 88, zwykłe marki 85 do 86. Holenderskie matiesy połów południowy 65 do 66, połów północny 67 do 68, prima pełne 75 do 76. Jarmuckie I trade matisy 67 do 69, zwykłe 65 do 66. Norweskie SLOO od 38 do 41, VAAR 35 do 36. Waga netto beczki ze śledziami szkockimi 120 kg, ze śledziami norweskimi 115 do 118 kg.

SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZIOWYM.

Połowy śledzi szkockich w Anglii zostały zakończone. Dały one ogółem około 400.000 beczek, czyli o sto tysięcy mniej jak w roku ubiegłym, a o 230 tysięcy mniej jak w r. 1935. W związku z tym ceny na śledzie szkockie wykazują wzrost stopniowy, co jest bardzo dotkliwe dla rynku polskiego, tym bardziej, że w sezonie bieżącego roku upały wpłynęły na gorszą jakość tych śledzi.

Do Gdyni nadeszły w ubiegłym tygodniu dwa statki ze śledziami par. Agiena z Anglii z 750/1 i 50/2 beczek śledzi szkockich, oraz motor. Ransel ze śledziami świeżymi w lodzie z Holandii w ilości 1.858 skrzyń i 313 beczek dużych solonych.

W Gdańsku natomiast par. Agiena wyładował śledzi szkockich 1.640/1 oraz 50/2 pół beczek.

Oziębienie się temperatury spowodowało znaczne ożywienie w obrotach śledziami tak w Gdyni jak i w Gdańsku. Ceny na ogół pozostały bez zmian.

ZAPOTRZEBOWANIE NA ŚWIEŻE DORSZE.

Wobec oziębienia się temperatury wzrosło zapotrzebowanie na świeże dorsze z połowów przybrzeżnych i z Głębi Gdańskiej. Rybacy otrzymują już wyższe ceny około zł 13. — za 50 kg dorszy czyszczonych bez głów. Dorsze te po opakowaniu sprzedawano franco wagon Gdynia po zł 17,— za skrzynkę 50 kg netto dorszy.

KONSERWOWANIE RYB.

Angielski „The Departament of Scientific and Industrial Research" (Departament Badania Naukowego i Przemysłowego) podaje raport komitetu dla Badania Żywności (Food Investigation Board) w sprawie konserwowania ryb. Raport stwierdza, że śledzie solone przy mniejszej dawce soli niż zwykle się używa, trzymają się doskonale przez okres 6 miesięcy przy 3 stopniach Celsjusza poniżej 0 — Są bardzo smaczne, jeżeli się używa ryb tłustych, nie mają jednak pełnego smaku ryb solonych obecnym sposobem. Stwierdzono dalej, że smak się polepsza. jeżeli przed soleniem trzyma się ryby przez jakiś czas w chłodni. Doświadczenia wykazały, że przyczyną gorzkiego smaku, który się zjawia w tłuszczu śledzi podczas trzymania ich w chłodni, jest enzym wywołany przez zwykłą sól, powodujący szybkie gorzknienie śledzi wpierw zamrożonych w solance, a potem trzymanych w chłodni. szczególnie jeżeli się ich nie zaszkliwi. Opóźnienie w składowaniu okazało się szkodliwe i powoduje zepsucie smaku, które następuje po kilku miesiącach składowania. Jeżeli jednak mrozi się w solance zupełnie świeże śledzie, a potem dobrze je myje, są tylko znikome ślady zjełczenia tłuszczu po 6 miesiącach trzymania w skrzyniach przy 28 stopniach Celsjusza poniżej 0. Ryby wędzone, przeznaczone ne eksport trzyma się zwykle w temperaturach od minus 8 do minus 4 stopni C. Jednak doświadczenia trzymania przy minus 28 stopni C. wykazały, że smak jest lepszy przy tej niższej temperaturze, a przy tym jest mniejsze wysychanie. a więc mniejsza strata na wadze, wolniejsze gorzknienie i mniejszy rozkład mięsa.

NOWE MIEJSCE POŁOWÓW SZPROTÓW.

Kutry Inspektoratu Rybackiego w Dievenow wybadały nowe miejsca połowów szprotów na północny zachód od Piławy, na jakie 200 mil od wybrzeża wschodnio-pomorskiego. Próby zapowiadać mają dobre połowy. Ze względu na poważną odległość miejsca połowów należałoby używać kutrów dalekomorskich lub zwykłych, ale zaopatrzonych w aparaty chłodnicze.

RADA GOSPODARCZA BRANŻY RYBNEJ NA WYBRZEŻU.

Ostatnio utworzona została w Gdyni „Rada Delegatów Zrzeszeń Rybackich oraz Han-

Monopol bananowy we Włoszech

Włochy są jedynym krajem w Europie, w którym import bananów został zmonopolizowany. Monopol bananowy utworzony został dekretem królewskim z dnia 2 XII 1935 r. Zgodnie z postanowieniem dekretu, banany do Włoch importować może jedynie państwowe przedsiębiorstwo handlowe. Przedsiębiorstwo to jest kontrolowane przez Ministerstwo Kolonii przy współudziale Ministerstwa Finansów. Oprócz wyłączności przywozu, przedsiębiorstwo to trudni się również handlem oraz przetwarzaniem bananów. Właściciele plantacyj nie mogą zbywać bananów we Włoszech inaczej, jak tylko za pośrednictwem monopolu. Ceny zakupu, przewozu i sprzedaży ustala co pewien okres czasu rada zarządzająca przedsiębiorstwa monopolowego. Monopol przejął na mocy dekretu w swoje posiadanie, za ustalonym odszkodowaniem, statki bananowe prywatne, jak również wszelkie inne urządzenia i budynki, przystosowane do handlu i przewozu bananów.

Sprzedaż bananów we Włoszech odbywa się za pośrednictwem koncesjonowanych hurtowników. Liczba hurtowni, jak również ilość towaru jest ustalana według poszczególnych okręgów. Ceny odsprzedaży detalistom określane są przez monopol. Również sprzedaż detaliczna bananów odbywa się za pośrednictwem upoważnionych do tego handlarzy i po cenach, ustalonych przez monopol. Eksport bananów prowadzi przedsiębiorstwo monopolowe samo.

Konsumcja bananów we Włoszech przez wprowadzenie monopolu importowego i handlowego znacznie się zwiększyła. Wzrosła ona mianowicie o ca 35% w stosunku do konsumcji w roku 1935, oraz o 47% w stosunku do r. 1934. Podajemy import bananów do Włoch w ostatnich 3 latach, aby umożliwić czytelnikom zorientowanie się o wysokości konsumcji bananów, przypadającej na jednego mieszkańca. W związku z tym liczby absolutne, odnoszące się do importu bananów kształtowały się jak następuje: w roku 1934 import wynosił 12.963 ton, w r. 1935 — 14.116 ton, a w r. 1936 — 19.055 ton. Biorąc pod uwagę liczbę mieszkańców Włoch, wynoszącą około 41 mil., wysokość konsumcji bananów na głowę wynosiła w r. 1934 — 0,315 kg, w r. 1935 — 0,343 kg, a w r. 1936 — 0,463 kg. (W Polsce wysokość konsumcji wynosi 0,061 — 0,064 kg na jednego mieszkańca).

Wprowadzenie monopolu bananowego miało głównie na celu zwiększenie dochodów Skarbu Państwa, forsowanie konsumcji we własnym kraju oraz eksport bananów wyłącznie z Somali włoskiej w Afryce.

Dla usprawnienia przewozu bananów z Somali do Włoch, zbudowane zostały w stoczniach włoskich dwa nowe specjalne statki bananowe, które w połowie bieżącego roku zostały spuszczone na wodę i oddane Państwowemu Monopolowi Bananowemu do użytku. Statki te otrzymały nazwy „R. A. M. B. II" i „R. A. M. B. IV". Są one wyposażone w specjalne maszyny i urządzenia dla przewozu bananów zielonych i mają następujące rozmiary: długość 112 mtr., szerokość 14.60 mtr., głębokość pod pokładem 8,75 mtr. (pojemność 3.500 ton). Statki te mogą rozwijać szybkość od 17—19 mil na godzinę. Przewieźć mogą około 1.000 ton bananów każdorazowo.

Prezydent Monopolu Bananowego p. dr Enrico Cibelli stwierdził ostatnio w wywiadzie, udzielonym prasie, że Państw. Monopolowi Bananowemu udało się zawrzeć ważne kontrakty na dostawy włoskich bananów do Austrii, Węgier, Jugosławii i Niemiec. Dodał on również, że sprzedaże włoskich bananów na te rynki wzrosły. Dr E. Cibelli sądzi, że pozycja Państwowego Monopolu Bananowego będzie nadal wzrastała nie tylko na rynkach Centralnej Europy, ale również i na innych rynkach. Eksport bananów będzie dla Włoch nowym atutem w negocjacjach handlowych z zagranicznymi krajami, w których starać się one będą oferować banany dla wyrównania obrotów handlowych z niektórymi krajami.

Opublikowana ostatnio przez Państwowy Monopol Bananowy we Włoszech statystyka bananowa wykazuje, że w sezonie 1936/37 import bananów z włoskiej Somali do Włoch osiągnął cyfrę 214.000 cwt i wynosił o 65.000 cwt więcej niż w sezonie 1935/36. Tak wysokiej cyfry importu bananów z Somali włoskiej nie osiągano we Włoszech w poprzednich okresach, t. j. wtedy, gdy handel bananowy był prowadzony przez prywatne koncerny. Jest stwierdzone, że Państwowy Monopol Bananowy Włoch przyczynił się tak jak tylko było możliwym do stabilizacji i szybkości obsługi przewozu owoców pomiędzy włoską Somalą a portami Adriatyku nie tylko dla samych Włoch, ale również dla handlu z Austrią, Węgrami, Niemcami itd.

KRONIKA

NOWA DOJRZEWALNIA BANANÓW W GDYNI.

Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu przystąpił ostatnio do zrealizowania uchwały, zapadłej na Zjeździe Chrześcijańskich Importerów i Hurtowników Kolonial-

nych, odbytym w Gdyni w dniu 20 czerwca br. w sprawie zorganizowania w Gdyni polskiej dojrzewalni bananów i hurtowni owocowej. Kapitał zakładowy tego przedsiębiorstwa wynosić ma minimum 100 tys. złotych.

DOWOZY BANANÓW W OSTATNICH DWÓCH TYGODNIACH.

W czasie od 27 do 31 sierpnia br. nadeszło bananów niedojrzałych dla gdyńskich dojrzewalni bananów ogółem 26.400 kg, w tym 18.000 kg z Kamerunu i 8.400 z Jamajki.

W czasie od 1 do 10 bm. nadeszło ogółem 64.514 kg bananów, w tym 34.634 kg z Ameryki Środkowej i 29.880 kg z Jamajki.

W bieżącym tygodniu nadejść ma ogółem 54.000 kg bananów.

Ceny bananów mają tendencję zniżkową.

JAKIE TOWARY SPOŻYWCZE MOŻEMY IMPORTOWAĆ Z TURCJI.

W dniu 17 lipca rb. wszedł w życie nowy układ handlowy polsko-turecki. W układzie tym Polska przyznała Turcji kontyngenty wwozowe w ramach rozrachunku na następujące towary spożywcze: owoce świeże (poz. 53—58 i 60 tar. celn.) — rodzynki (poz. 62, p. 1 i 3), figi (63 p. 2 i 3), orzechy włoskie i laskowe (69 p. 1), migdały (72 p. 1 i 2), kasztany jadalne (poz. 70), pistacje (poz. 75), ryby morskie świeże i solone (p. 116—119), oliwa (poz. 205), warzywa suszone (poz. 232), oliwki (poz. 233), mleko sproszkowane (poz. 247), konserwy rybne (poz. 256), wina (poz. 280—281) i tytoń (poz. 293).

TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 8 września nadszedł do Gdyni s/s „Caledonia" z transportem 3.700 skrzyń cytryn włoskich z Sycylii.

Między 17 a 20 września s/s „Scania" ładować będzie we Włoszech cytryny dla portów bałtyckich.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (14 IX 37 R.)

W pierwszych dniach września zarysowała się pewna poprawa sytuacji w handlu hurtowym na rynku gdyńskim. Poprawa ta nie miała jednak charakteru stałości. Pod koniec bowiem pierwszej dekady ogólne pierwotne lekkie ożywienie znowu osłabło. Obroty są nadal małe pomimo, iż na niektóre artykuły tendencja jest mocna. Importerzy sądzą, że po ostatecznym wyzbyciu się towarów kolonialnych przez dorywczych importerów, wzglednie przez tych, którzy z branżą kolonialną nie mają nic wspólnego, sytuacja się wyjaśni i praca firm właściwych wróci na normalne tory. Importerzy ci są zdania, że stabilizacja rynku nastąpi jeszcze w bieżącym miesiącu.

Przygotowania do sezonu zimowego są w pełnym biegu. Importerzy poważni czynią już zakupy towarów za granicą i gromadzą je, w miarę nadejścia, w magazynach.

Kawa surowa.

Na rynku krajowym, o ile chodzi o kawę brazylijską — tendencja mocna. Ceny zwyżkowały o 5 groszy na kg. Pomimo tego obroty w tym artykule bardzo małe. Zainteresowanie kawą niebieską w ogóle małe. Ceny sprzedaży za 1 kg za towar oclony, loco magazyn importera wahają się za kawę „Victoria" 6 zł 3,85—3,90, „Victoria" i „Rio" 7 zł 3,80—3,85, Santos zł 4,50—4,70, Guatemala zł 4,90—5,40.

Na rynkach światowych obroty w kawie różne. W New Yorku w transakcjach terminowych lekkie ożywienie. Jako kupujący występowały przeważnie firmy europejskie i brazylijskie. Pomimo mniejszej podaży, zapotrzebowanie pokryto w całości. Sprzedano w poszczególnych okresach następujące ilości kawy w tys. worków: Santos w czasie od 27—31 VIII włącznie 79 tys. work., od 1—5 IX włącznie — 49 tys. work., od 6—10 IX włącznie — 77 tys. work., Rio w czasie od 27—31 VIII włącznie — 28 tys. worków, od 1—5 IX włącznie — 15 tys. worków, od 6—10 IX włącznie — 25 tys. worków. Ceny niejednolite. Mianowicie wynosiły za 1 lb. w cent. dol. np. w dn. 26 VIII za Santos — 11,25, za Rio — 9, w dn. 3 IX — Santos — 11,00, Rio w dn. 2 IX — 9,25, za Santos w dn. 4—10 IX — 11,125, za Rio w dn. 4—9 IX — 9,125, a w dn. 10 IX — 9,00. Również w dostawach na późniejsze miesiące notowania zmienne. I tak notowano z dostawą na miesiąc:

SANTOS	IX	XII	III-38	V	VII
w dn. 26 VIII	10,11	9,89— 9,90	9,68	9,65	9,60
1 IX	10,25	10,05—10,08	9,78	9,71	9,68
4 IX	10,17	9,97—10,00	9,52—54	9,46	9,42
10 IX	10,29	10,12—10,14	9,69	9,59	9,55
RIO					
w dn. 26 VIII	6,25	6,54	6,51	6,51	6,50
1 IX	6,39	6,51—55	6,29	6,28	6,27
4 IX	6,34	6,25—26	6,21	6,19	6,17
10 IX	6,43	6,55	6,51	6,29	6,27

Na rynkach europejskich transakcje tranzytowe dokonywano w ramach ograniczonych. Rynek mocny. Popyt na warunkach poprzednich. W czasie od 6 — 11 IX przywieziono do Hamburga kawy ogółem 21.511 worków, wobec 56.374 work. w poprzednim tygodniu. Ceny bez zmiany.

Herbata.

Zapasy herbaty wciąż bardzo duże. Zapotrzebowanie rynku krajowego nadal słabe. Na niektóre gatunki herbaty nie ma w ogóle zainteresowania. Ceny wahają się za 1 kg loco magazyn importera za towar oclony: Ceylon zwyczajny zł 12,60—13,30, gat. lepszy zł 13,50—14,25, Sumatra zł 12,20—12,70, Travancora zł 12,90—13,10.

Na rynku londyńskim mocna tendencja utrzymuje się w dalszym ciągu na wszystkie

gatunki herbaty. Przetargi na herbaty indyjskie odbywają się w bardzo dobrym nastroju. Podaż i popyt stały. Ceny bardzo mocne, a na niektóre gatunki zwyżkowe, szczególnie na gatunki lepsze.

Popyt na herbaty ceylońskie bardzo ożywiony. Spowodowało to zwyżkę cen o ¼ d na lb. Lepsze gatunki herbaty uzyskiwały bardzo wysokie ceny, a szczególnie herbata z okręgu „Uva“.

Na herbaty z Javy i Sumatry popyt dobry na wszystkie gatunki. Poślednie gatunki zwyżkowały o ¼ d na lb.

Herbaty chińskie cieszyły się również dobrym popytem.

W ubiegłym tygodniu sprzedano ogółem herbaty 71.255 skrzyń, wobec 79.104 skrzyń w przedostatnim tygodniu.

Notowania cen za 1 lb. przedstawiały się w czasie od 31 VIII — 10 IX jak nastepuje:

Nazwy herbaty	od 7—10 IX	od 31 VIII—5 IX
INDYJSKIE		
liściaste (Leaf tea)	1/2¼d—7/-d	1/2¼d—4/10½d
pekoe i orange		
pekoe łamane	1/2¼d—7/11d	1/2¼d—5/4d
miał herbaciany	1/2¼d—3/4¼d	1/2¼d—3/5¹/₅d
CEYLOŃSKIE		
liściaste	1/2¾d—1/10¾d	1/2½d—1/9½d
pekoe i orange		
pekoe łamane	1/2¾d—2/-½d	1/2½d—1/9d
miał herbaciany	1/3d —1/11¾d	1/2¾d—1/10d

Przeciętne ceny za herbatę z Javy i Sumatry są następujące: Java 1/3.72 d., a w przedostatnim tygodniu 1/3.12 d.. Sumatra — 1/1.10 d., a w przedostatnim tygodniu 1/1.09 d.

Korzenie.

W handlu korzeniami sytuacja zaczyna się wyjaśniać. Ceny lekko zwyżkowały. — Pieprz czarny sprzedawany jest po cenie 4,75 do 4,80 zł za kg za towar oclony, loco magazyn importera, zależnie od wielkości transakcji, piment po zł 6.15 do 6,20 za kg, a cynamon po zł 6,10 do 6,20 za kg.

Na rynkach zagranicznych ceny nieco zniżkowały. Mianowicie ostatnie oferty za 100 kg przedstawiała się następująco: pieprz czarny Hfl. 26 do 26,50. biały Hfl. 38 do 40, cynamon Cassia vera prima Hfl. 61 do 63, piment sh. 76 za 50 kg.

Owoce suszone.

Ceny za śliwki suszone zwyżkowały o 5 gr na kg za towar skrzynkowy. W sprzedaży hurtowej wahają sie od zł 1,45 do 1,50 za kg. Ceny zakupu zwyżkują.

Sułtanki kalifornijskie sprzedawane są w hurcie po cenie zł 2.35 do 2.40 za kg (towar oclony — ceny loco magazyn importera), sułtanki tureckie po cenie zł 2.15 do 2.20 za kg.

Ceny za sułtanki tureckie na rynku zakupu zwyżkowały o 15 do 20% z uwagi na umowę. zawartą z Niemcami na dostawę tego owocu.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 27 sierpnia do 14 września br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 3 przetargi, na których wystawiły 1.197 skrz. cytryn włoskich i 350 skrzyń pomarańcz z Kolonij Portugalskich Mosambique.

Z wystawionych partyj sprzedano 797 skrzyń cytryn i 170 skrzyń pomarańcz, cytryny od 20 do 31,50 zł za skrzynię, pomarańcze — 1,20 do 1,50 za kg.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 30 sierpnia przetarg wystawiając 1.047 skrzyń cytryn włoskich „Fedexport“. Sprzedano 647 skrzyń w cenie od 30 — 31 zł za skrzynię.

Aukcja odbyła się przy udziale 6 kupców. Towar nie cieszył się zainteresowaniem, wskutek tego ceny płacono bardzo niskie.

Dnia 8 września wystawiono na aukcji 200 skrzyń pomarańcz z Mosambique i 150 skrzyń cytryn włoskich „Fedexport“. Cytryny sprzedano w całości po 31,50 zł za skrzynię — pomarańcze nie miały chętnych nabywców i z tego powodu sprzedano tylko 20 skrzyń.

Następną aukcję zapowiedziano na dzień 16 września. Do przetargu mają być wystawione pomarańcze, cytryny i winogrona.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły aukcję dnia 1 września, wystawiając do przetargu 150 skrzyń pomarańcz z Mosambique. Towar w całości sprzedano po 1,20 — 1,24 zł za kg.

Na aukcji było obecnych 4 kupców.

Jabłka krajowe.

Na rynek gdyński dowieziono w bieżącym tygodniu ca 2 wagony jabłek, co spowodowało zniżkę cen. Nie tylko większy dowóz owocu spowodował zniżkę, lecz także zły stan pogody. Za jabłka płacono 25 — 40 groszy za kg.

We wspomnianym czasie nie dowieziono większych ilości gruszek a to z powodu kończącego się sezonu tego artykułu. Cena 30 — 45 groszy za kg.

Śliwek dowieziono zaledwie 2 tys. kg. Są to już prawie ostatnie partie w tym sezonie. Ceny nieznacznie zwyżkowały na 40 groszy za kg.

Za pomidory, których na rynku jest bardzo mało, płacono 10 groszy. Podobnie jak gruszek i śliwek dobiega końca sezon pomidorów.

Ceny hurtowe owoców zagranicznych w Gdyni

pomarańcze z Mosambique	1.30—1,50 zł za kg
cytryny włoskie	31—32 zł za skrzynię
winogrona bułgarskie	1,50—1,60 zł za kg

KRONIKA ZAGRANICZNA

KONSUMPCJA BANANÓW W NIEMCZECH.

Według obliczeń niemieckiego Urzędu Statystycznego wzrosła w 1936 roku w czwórnasób w porównaniu do 1924 r. W tymże czasie konsumcja owoców południowych w ogóle wzrosła z 4.48 kg na głowę ludności na 8.65 kg, w tym pomarańczy i mandarynek wynosi 4 kg. Konsumcja cytryn podwoiła się w porównaniu do 1913 r.

HANDEL BANANOWY W HOLANDII.

W dniu 13 lipca br. firma Elders & Fyffes obchodziła 25-letni jubileusz sprowadzenia do Rotterdamu z Centralnej Ameryki pierwszego transportu bananów w bezpośredniej komunikacji. Przed tym banany importowane były do Holandii via Hull. Od 1912 roku Rotterdam stał się portem rozdzielczym na banany również dla innych krajów jak Szwajcarii, Austrii, Szwecji itd., a od roku 1933 także dla Polski.

W CHINACH UPRAWIA SIĘ 640 GATUNKÓW HERBATY.

W Chinach uprawiane jest około 640 gatunków herbaty. W celu rozpoznawania herbaty istnieje w Pekinie specjalna szkoła, w której młodzi Chińczycy i Chinki uczą się rozpoznawać z zamkniętymi oczyma różne gatunki herbaty za pomocą powonienia. Absolwenci tej szkoły, która jest jedyną na świecie, muszą umieć rozróżnić przynajmniej 50 gatunków herbaty.

SYTUACJA KAWY NA RYNKU ŚWIATOWYM.

Konsumcja światowa w lipcu wynosiła 1.873.982 worków, wobec 1.922.173 w tym samym miesiącu 1936 r., a więc zmniejszyła się o 2.5%. Z tego Brazylia eksportowała 756.000 worków ogółem, 376.000 do USA. (568.000 w lipcu 1936 r.), 300.000 worków do Europy (467.000 w lipcu 1936 r.) i 80.000 do innych krajów.

Brazylia: Zniszczono w lipcu 2.197.000 worków. od czerwca 1931 do tej pory zniszczono więc 49.678.000 worków. Istnieje projekt zniszczenia w tegorocznym sezonie 11 milionów worków. Kursują pogłoski w Brazylii o wolnym rynku dla kawy.

Kolumbia: W sezonie 1936/37 Kolumbia eksportowała 4.138.080 worków, z tego 3.059.331 do USA., 892.652 do Europy.

Venezuela: Eksport sezonowy wynosił 1.260.422 worków.

Nicaragua: Zbiory 37/38 oszacowano na około 200.000 worków, cośkolwiek niżej, niż poprzednio.

Haiti: Nowe zbiory oszacowane na 31.000.000 kg.

Jamajka: Nowe zbiory około 15.000 worków á 60 kg.

Notowano w Nowym Jorku:

	Sierpień 5	Lipiec 14
Santos 4 C & F	11,20—11,45	10,90—11,20
Rio 7/8 (Victoria) S & F	8,50	8,50
Venezuela Caracas	11,25—11,5	11.00—11,25
„ Puerto Cabello	9,00— 9,25	8,75— 9,00
Kolumbia:		
Bogota good washed	11,5	11,25
Manizales excelso	11 7/8	11,5
Medellin excelso	12,5	12,00—12,25
Guatemala good washed	11,5	11,00—11,25
Salvador washed firsts	12,00	11,00—11,25
Meksyk:		
Cordoba washed	11,5	11,00—11,25
Tapachula	11,5	11,00
Coatepec	12.75	11.75—12.25

SPRZEDAŻ HERBATY NA RYNKU LONDYŃSKIM.

Londyn jest głównym rynkiem światowym dla handlu herbatą oraz regulatorem cen na ten artykuł. W poszczególnych sezonach gospodarczych obroty w herbacie na rynku londyńskim wynosiły:

w 1934/35 — 1.848.836 skrzyń
w 1935/36 — 1.773.643 skrzyń
w 1936/37 — 1.638.038 skrzyń

W czasie od 1 stycznia do 9 września br. sprzedano na rynku londyńskim ogółem 2.182.484 skrzyń, a w tym samym okresie ubiegłego roku — 2.594.933 skrzyń. Waga skrzyń przeciętnie około 40 kg.

Włochy.

W chwili obecnej rozpoczął się sezon migdałów, który w roku bieżącym jest wcześniejszy od normalnego i zapowiada się dobrze. Również dobrze zapowiadają się zbiory orzechów.

Zbiory owoców świeżych spodziewane są nieco mniejsze od zeszłorocznych. Tłumaczy się to tym, że w roku ubiegłym dały bardzo dobre rezultaty.

Statystyka ostatnich kilku lat eksportu owoców włoskich wykazuje, że eksport włoski na skutek zastosowanych w stosunku do Włoch sankcyj niewiele ucierpiał.

W ostatnich dniach po niedawno notowanej zniżce, ceny cytryn nieznacznie zwyżkowały. W Palermo notują: ca 60—70% 490-tki i 30—40% 360-tki 54 do 55 lirów za skrzynię. 10% 300, 50—60% 360, i 30—40% 490 — 56 do 57 lirów. W Catanii: 25% prima, 75% mercantile, 50% 360. 50% 490 — 55 lirów. 60% 360, 40% 300 — 59 lirów. 50% 360, 50% 300 — 60 lirów.

Zwyżka cen znajduje uzasadnienie we wzroście zainteresowania i większych transportach do Polski. Belgii, Holandii i Danii.

Jak donoszą z Katanii zbiory w tamtejszych okolicach jak również w Messynie i Syrakuzach dorównują zeszłorocznym. Pierwsze wagony cytryn Primafiore wysłane zostaną w końcu września. Ceny towaru pierwszych ładunków są wysokie. Unormowanie cen spodziewane jest w pierwszych dniach października. Sortyment towaru jest następujący: 50—60% Prima reszta Mercantile. z czego 60% przypada na 300-tki i 40% na 360-tki.

Nowe zbiory pomarańcz i mandarynek włoskich zapowiadają się dobrze. Brak jednak jeszcze bliższych danych.

Sezon migdałów w roku bieżącym wskutek bardzo małych zbiorów nie odegra poważnej roli na rynku światowym. Prócz tego U. S. A. i Francja, których zbiory są bardzo dobre, zaopatrzą swoje rynki we własny towar a tym samym Włochy tracą w nich odbiorców. Anglia najpoważniejszy konsument wszelkich owoców, zakupuje migdały marokkańskie po niższych cenach niż włoskie.

Turcja.

Zbiory sułtanek smyrneńskich w roku bieżącym obliczane są na ca 35 tys. ton. Zbiory są mniejsze od zeszłorocznych, wskutek tego daje się zauważyć na rynku tamtejszym pewna tendencja zwyżkowa.

Notowania cen na tamtejszym rynku: typ 7 — 20,5 Ltq. typ 8 — 21,5 Ltq, typ 9 — 23 Ltq, typ 10 — 26 Ltq. typ 11 — 28 Ltq

ZBIORY KAWY W BRAZYLII W OSTATNICH 7 SEZONACH GOSPODARCZYCH.

Według informacyj otrzymanych z New Yorku produkcja kawy w Brazylii wynosiła w czasie od 1926—1937 r. w poszczególnych sezonach gospodarczych przeciętnie w tysiącach worków:

U. S. A.

Zbiory tegoroczne jabłek i gruszek mają dać w Stanach Zjednoczonych rekordowe wyniki. Zbiory jabłek obliczane są na 202.274 tys. bushels, podczas gdy w roku ubiegłym wyniosły 117.506 tys., a w roku 1935 — 164.355 tys.

Zbiory gruszek wynieść mają 30.388 tys. bush., w roku 1936 wyniosły 26.956 i w roku 1935 — 22.035 tys.

Zbiory winogron w bieżącym roku osiągnęły cyfrę 356 tys. short to (short to — 907 kg) gdy przeciętna w latach 1928—32 wynosiła 345 tys.

Poniżej podajemy zebrane przez Ministerstwo Gospodarki Krajowej w U. S. A. dane statystyczne spodziewanych w nadchodzącym sezonie zbiorów: owoców cytrusowych w Stanach:

	w 1000 skrzyń		
	1934/35	1935/36	1936/37
pomarańcze Kalifornia:			
Valencia	27096	18580	15600
Navels	18990	14469	12064
Florida			
wczesne i średnio			
wczesne gatunki	10700	9600	12000
Valencia	4900	6300	7100
inne	2000	2100	2900
Texas	560	777	2000
inne	691	487	535
grapefruits			
Florida	15200	11500	18000
Kalifornia	2167	2267	1320
Texas	2750	2762	9231
Arizona	1240	1800	1200
cytryny			
Kalifornia	10747	7787	7668
Florida	8	10	20

Sezon gospodarczy:

1926/27	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	szacunk. 1936/37
19,240	27,581	14,502	30,282	18,496	21,455	26,000

Z powyższych zbiorów wysłano i zniszczono w poszczególnych sezonach następujące ilości kawy w tys. worków:

wysyłki	15,374	15,466	12,630	16,512	14,046	15,973	13,500
zniszcz.	479	8,788	9,337	10,816	5,980	1,467	11,500

W tych samych okresach wysyłki kaw szlachetnych (niebieskich), przedstawiały się w tys. worków (o wadze 70 kg i wyżej) następująco:

8,147	8,287	9,239	8,935	7,699	10,028	11,000

Przeliczając ilości te na worki według standartów wagi kawy brazylijskiej, t. j. na 60 kg, kraje produkcji kaw niebieskich eksportowały:

9,400	9,600	10,600	10,200	8,900	11,600	12,600

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 30 września 1937 r. | NR 18

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Rola kolei polskich w obrocie towarowym Czechosłowacji z portami polskiego obszaru celnego

Wśród dróg, z jakich Czechosłowacja korzysta w swojej wymianie zamorskiej, poważną rolę odgrywają od kilku lat porty polskiego obszaru celnego Gdynia i Gdańsk. Porty te w coraz szerszej mierze obsługują wymianę Czechosłowacji nie tylko z krajami Bałtyku, ale również i dalszymi rynkami zamorskimi, pośrednicząc przy imporcie szeregu surowców i eksporcie produktów gotowych. Biorąc też pod uwagę ciągłe doskonalenie się aparatu technicznego i handlowego portów polskiego obszaru celnego należy przyjąć, że znaczenie drogi przez Gdynię i Gdańsk będzie posiadało dla życia gospodarczego Czechosłowacji coraz większą atrakcyjność.

Brak połączenia Wisły z Dunajem sprawia, że przewozy między Gdynią i Gdańskiem, a Czechosłowacją odbywają się wyłącznie kolejami względnie drogą łamaną kolej — Dunaj lub odwrotnie. W tych warunkach czynnikiem decydującym dla rozwoju tranzytu przez porty Gdynię i Gdańsk jest system taryf portowych, stosowany zarówno w ramach taryfy towarowej wewnętrznej Polskich Kolei Państwowych, jak i taryf związkowych.

W komunikacji ze stacjami polskimi miarodajne są taryfy specjalne Taryfy towarowej Cz. II zeszyt 3 i taryfy wyjątkowe Taryfy towarowej Cz. II zeszyt 6. Dla komunikacji natomiast z Czechosłowacją miarodajne są w wewnętrznej taryfie polskiej, przede wszystkim taryfy specjalne tranzytowe Taryfy Cz. II zeszyt 4, a niemniej też i taryfy specjalne wewnętrzne Taryfy Cz. II zeszyt 1, gdyż ulgi taryfowe przyznane na eksport i import towarów polskich, na podstawie postanowień umowy handlowej między Polską a Czechosłowacją, stosowane też są na przewóz towarów czechosłowackich.

Dla pozyskania przewozu towarów czechosłowackich przez Gdynię i Gdańsk, w ramach taryf związkowych czechosłowacko-polskich, istnieje odrębna czechosłowacko-polska taryfa portowa. Składa się ona z cz. I i II w sześciu zeszytach i prócz komunikacji między Czechosłowacją, a portami polskiego obszaru celnego Gdynią i Gdańskiem, reguluje też przeekspediowanie przesyłek między Czechosłowacją a krajami skandynawskimi i bałtyckimi.

Czechosłowacko - polska taryfa portowa przewiduje liczne pozycje aneksowe na przewóz pewnych towarów, które rozbudowuje się w miarę potrzeby; nie są one uzależnione od jakichkolwiek kontyngentów.

Prócz tych taryf dla komunikacji między Czechosłowacją a portami Gdynią i Gdańskiem odgrywa b. doniosłą rolę polsko-czechosłowacka taryfa dunajowa, kombinowana kolejowo-rzeczna z przeładunkiem w porcie Bratislava, umożliwiająca wykorzystanie tańszej drogi Dunajem. Taryfa ta składa się z 3 zeszytów, regulujących komunikację z portami dunajowymi Bułgarii, Jugosławii, Węgier i Austrii, a dzięki taniości tej drogi obroty przez port Bratislava, zwłaszcza między portami Gdynią i Gdańskiem a Węgrami rosną w sposób wielce obiecujący.

Ulgi taryfowe zawarte w czechosłowacko-polskiej taryfie portowej dostatecznie ilustruje

zestawienie stawek opłat przewozowych w niektórych relacjach na przewóz różnego rodzaju towarów (najbardziej wartościowych) wg taryf wewnętrznych obu kolei, które uczestniczą w przewozie i wg taryfy artykułowej Nr 1, omawianej taryfy, a mianowicie:

	Taryfy wewnętrzne		Taryfa artykułowa Nr 1			
	w halerzach czeskich				ulgi w procentach	
	5 t.	10 t.	5 t.	10 t.	5 t.	10 t.
Bohumin	7591	6416	2964	2594	61%	60%
Bratislava	9541	8266	3885	3610	59%	57%
Brno	8961	7721	3346	3092	63%	60%
Koszyce	11001	9546	4652	4416	58%	54%
Praha	10286	8976	3657	3377	65%	62%

Podobnie też i inne taryfy artykułowe a zwłaszcza pozycje aneksu do taryfy, zawierają bardzo znaczne ulgi, dostosowane specjalnie do potrzeb przewozu danych towarów przez porty polskiego obszaru celnego. Takich taryf artykułowych i pozycyj aneksu jest bardzo wiele na różne artykuły jak np. wosk ziemny, kleje, chemikalia, ropa naftowa i jej przetwory, azbest, żywica, asfalt, tytoń, papier, skóry, tkaniny, przędze, nici, sierść, wełna, szmaty, bawełna, guma, garbniki, włókna roślinne, zboże, piwo, owoce, tłuszcze i oleje, słód, spirytus, cukier, chmiel, melasa, nawozy, kamienie, cement, szkło, grafit, naftalina, żelazo, metale, wyroby żelazne, rudy i inne.

Zasięg czechosłowacko-polskiej taryfy portowej obejmuje całą Czechosłowację, gdyż na podstawie jej niskich stawek są przewożone przez Gdynię czy Gdańsk przesyłki pochodzące, Falknov n. O., Horazdovice, Horní Dvořizachodnich kresach Czechosłowacji, jak np. Beroun, Březnice, České Budejovice, Česk Volenice, Český Krumlov, Dobřany, Domazlice, Falknov n. O., Horazdowice, Horni Dvořiště, Cheb, Jahymov, Kyjev, Kraluv Dvůr, Kynsperk n. O., Pisek, Plzeň, Strakonice, Vimperk, Zlin itp.

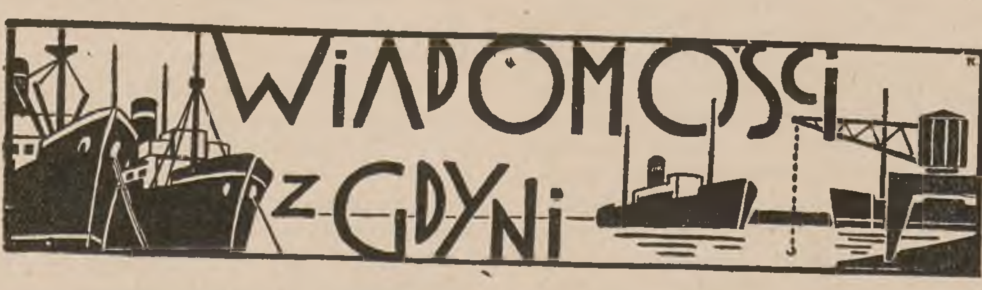
Dzięki rozkładowi jazdy pociągów bezpośrednich (dalekobieżnych) ustalonemu pospołu przez Zarządy Kolei Czechosłowackich i Polskich, przewóz towarów między portami polskiego obszaru celnego Gdynią i Gdańskiem, a stacjami czechosłowackimi, odbywa się, jak to uczy doświadczenie, bardzo sprawnie. Połączenia pociągów bezpośrednich są stale zarówno rozbudowywane jak i jednocześnie usprawniane według wyłaniających się potrzeb. Fakty te obserwuje się zwłaszcza na liniach polskich, gdzie wprowadza się obecnie pociągi bezpośrednie o hamulcach zespolonych, co znacznie przyśpieszy ich bieg.

Zarówno koleje czechosłowackie jak i polskie czuwają nad sprawnością przewozu przesyłek w omawianej komunikacji przez ciągłą ścisłą kontrolę i badanie każdego nawet sporadycznego wypadku, dłużej trwającego przebiegu przesyłki niż to przewiduje rozkład jazdy pociągów bezpośrednich. W ten sposób osiągnięto w dużej mierze prawie idealną sprawność przebiegu pociągów bezpośrednich.

Sprawność funkcjonowania przewozów kolejowych wespół z innymi elementami atrakcyjności portów polskiego obszaru celnego, jak nowoczesność urządzeń portowych, zwłaszcza w Gdyni, rozbudowa sieci linij regularnych tak dalekomorskich jak i dowozowych wreszcie specjalna staranność obsługi ruchu tranzytowego, że ruch ten wzrasta z roku na rok. Tranzyt towarów w komunikacji z państwami naddunajskimi w roku 1936 wyraził się liczbą ogólną ponad 800 tys. ton, co stanowi ca. 6% łącznych obrotów towarowych zamorskich.

Jest rzeczą pewną, że w dotychczasowej współpracy portów w Gdyni i Gdańsku z krajami naddunajskimi w dziedzinie tranzytu Czechosłowacja zajmuje pierwsze miejsce. Na stan ten składa się nie tylko wygodne położenie Czechosłowacji, a zwłaszcza jej środkowej i wschodniej części względem portów Gdyni i Gdańska, lecz również korzyści, jakich tranzytowi czechosłowackiemu nastręczają oba porty polskiego obszaru celnego.

Mgr Bolesław Koselnik.



AUDIENCJA PREZESA I DYREKTORA IZBY U PANA MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU.

16 września Pan Minister Przemysłu i Handlu przyjął Prezesa naszej Izby p. Stanisława Tora i Dyrektora Izby dr. Józefa Kulikowskiego. W czasie audiencji Prezes i Dyrektor Izby przedstawili Panu Ministrowi m. in. sprawę budowy własnego gmachu Izby. Do sprawy tej Pan Minister ustosunkował się pozytywnie, wskazując na konieczność zaprojektowania budowy w taki sposób, aby gmach Izby rozporządzał pomieszczeniami rezerwowymi względnie aby mógł być odpowiednio rozbudowany. Przewidywany rozwój Gdyni, a w związku z tym i rozwój Izby gdyńskiej

wskazuje na potrzebę rozporządzania przez Izbę takim gmachem, w którym mogłyby w przyszłości znaleźć pomieszczenie instytucje gospodarcze związane z działalnością Izby, jak wystawy prób i wzorów, izby arbitrażowe, giełda towarowa itd.

Oprócz tego zostały przedstawione Panu Ministrowi poglądy na sprawę Stoczni Gdyńskiej i możliwości jej rozbudowy oraz na zagadnienie rozbudowy polskiej floty handlowej.

W tym samym dniu Prezes i Dyr. Izby przyjęci zostali przez Prezesa Banku Gospodarstwa Krajowego gen. R. Góreckiego i omówili z nim niektóre potrzeby gospodarcze okręgu Izby.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 15 września odbyło się pod przewodnictwem radcy J. Rummla, posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej.

Przedmiotem obrad Komisji były sprawy następujące: zasady ogólne, którymi Izba ma się kierować przy ustalaniu swej opinii w sprawach udzielania koncesyj celnych, rozpatrzenie wniosków o zaprzysiężenie rzeczoznawców izbowych, sprawa pilotażu prywatnego w portach polskiego obszaru celnego i wreszcie ustalenie opinii Komisji w sprawie przechodzenia zatrudnionych w porcie obcokrajowców od jednej firmy do drugiej.

Przy omawianiu zasad, którymi Izba ma się kierować przy formułowaniu swej opinii o udzieleniu koncesyj celnych, Komisja podkreśliła konieczność brania każdorazowo pod uwagę specyficznych warunków, istniejących w tym zakresie w porcie gdyńskim.

W związku z rozpatrywaniem podań o zaprzysiężenie kilku osób w charakterze rzeczoznawców izbowych Komisja uznała za wskazane powołanie specjalnej Komisji przy Izbie dla każdorazowego zbadania zdolności fachowych kandydatów na zaprzysiężonych przy Urzędzie Celnym kiperów bawełny. Równocześnie Komisja zaleciła, aby akcja Izby w zakresie szkolenia kiperów bawełny w porcie gdyńskim prowadzona była w porozumieniu ze Zrzeszeniem Interesantów Handlu Bawełną w Gdyni.

W sprawie dopuszczenia prywatnego pilotażu w portach polskiego obszaru celnego Komisja Morska wypowiedziała się negatywnie, biorąc pod uwagę obecny system administracyjny tych portów oraz obecny stan obsługi pilotażowej. Wreszcie Komisja rozpatrzyła zagadnienie zatrudniania obcokrajowych fachowców w porcie gdyńskim i ustaliła główne wytyczne dla ustosunkowywania się Izby do sprawy przechodzenia obcokrajowców z jednej firmy do drugiej.

PRZEDSTAWICIELE PORTU SZCZECIŃSKIEGO I IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W SZCZECINIE GOŚĆMI IZBY.

W dniach 19 i 20 września bawili w Gdyni Dyrektor portu szczecińskiego p. Thyssen, 1 syndyk Izby Przemysłowo - Handlowej w Szczecinie p. Linden i wicedyrektor tejże Izby Dr Schoene. Z ramienia Izby w zastępstwie nieobecnego Prezesa Izby gości podejmował w pierwszym dniu ich pobytu w Gdyni radca Izby p. Julian Rummel. W drugim dniu pobytu gości podejmował Dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski, przy czym zwiedzono szczegółowo port oraz przebywający w Gdyni motorowiec Linii Gdynia — Ameryka „Batory".

Izba Przemysłowo-Handlowa w Szczecinie po powrocie swych przedstawicieli z Gdyni, nadesłała Izbie naszej podziękowanie za przyjęcie, którego doznali oni ze strony Izby.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W SIERPNIU.

Miesiąc sierpień okazał się miesiącem skoku wzwyż ilości przewiezionych towarów — skoku znacznie większego niż w odpowiednim miesiącu ubiegłego roku: przewieziono bowiem w sierpniu br. 145.228,5 ton towarów wobec 124.607 ton przewiezionych w sierpniu 1936 r. i 116.766 t., przewiezionych w sierpniu r. 1934.

Tym razem wzrost przewozów zawdzięczać należy znacznemu wzrostowi ruchu towarów przewożonych na statkach Żeglugi Polskiej, zwłaszcza na jej trampach, gdyż pozostałe trzy przedsiębiorstwa żeglugowe wyjątkowo w tym miesiącu nie zwiększyły swych przewozów.

Z ogólnej ilości przewiezionych towarów przypadło na wywóz 99.285,5 ton (VIII 1936: 89.401 t.), na przywóz 44.209 ton (VIII 1936: 34.890 t.) oraz na przewozy tranzytowe i między portami obcymi 1.734 t. (VIII 1936: 316 t.).

Statki Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 94.996 ton towarów, (VIII 1936: 70.731 t.), z tego 53.717 t. towarów wywozowych (VIII 1936: 40.322 t.), przywozowych 39.545 ton (VIII 1936: 30.093 t.), w tranzycie morskim oraz między portami obcymi 1.734 ton (VIII 1936: 316 t.)

Linie regularne *Żeglugi Polskiej S. A.* przewiozły 33.428 t. ładunku (VIII 1936: 27.576 t.), z czego 20.218 t. wywozowego (VIII 1936: 16.898 t.), oraz 11.476 ton przywozowego (VIII 1936: 10. 362 t.), wreszcie w tranzycie morskim 485 t. i w przewozach między portami obcymi 1.249 t. (VIII 1936 towarów tranzytowych 316 ton). Z powyższego wynika, że miesiąc sprawozdawczy odznaczał się nasileniem eksportowych przewozów i przewozów między portami obcymi, względem odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku.

Trampy *Żeglugi Polskiej S. A.* przewiozły ogółem 61.568 ton (VIII 1936 : 43.155 t.), z tego 33.499 t. ładunków wywozowych (VIII 1936:

15.999 t.) Był to węgiel — 26.316 t., koks 2.600 t., kopalniaki (pierwszy ładunek parowca „Wisła“ po jej wycofaniu z południowo-amerykańskiej linii (4.583 t., czemu odpowiada w sierpniu ub. roku przewóz węgla, koksu i kainitu. Przywozowych ładunków było 28.069 ton (VIII 1936: 19.731 t.) Była to ruda — 14.069 t. i tomasyna 14.000 t., — te same ładunki co i w sierpniu roku ubiegłego. Prawie zupełna identyczność ładunków przewiezionych przez trampy obecnie i rok temu przy ogromnym wzroście przewiezionych ilości uwydatnia rozrost działalności trampów Żeglugi Polskiej w ostatnim czasie.

Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe (Polbryt) przewiozło 8.639 t. towarów i 11 koni, wobec 8.767 t. towarów i 20 koni przewiezionych w sierpniu ub. roku. Na obu liniach angielskich przewieziono eksportowych towarów 6.550 t. i 11 koni (VIII 1936: 6.478 t. i 20 koni), importowych 2.040 t. (VIII 1936: 2.268 t.) Na linii Gdynia—Havre przewieziono 49 t. towarów (VIII 1936 — 42 t.) w tym 17 t. w eksporcie i 32 t. w imporcie. Linia ta, dwutygodniowa, (s/s „Warszawa“), służy głównie do przewozu emigrantów — statek zawija również do Londynu i jego przewozy w tym kierunku są włączane do przewozów angielskich linij towarzystwa.

Eksportowych ładunków przewieziono do Londynu 3.298 ton w tym z Gdyni 2.836 ton, z Gdańska 462 t., do Hull 3.252 t. i 11 koni, w tym z Gdyni 1.380 t. i wszystkie konie, z Gdańska 1.872 t. Importowych ładunków przewieziono z Londynu 787 ton, w tym do Gdyni 484 t., do Gdańska 303 t., z Hull 1.253 t., w tym do Gdyni 1.078 t., do Gdańska 175 t.

Statki towarzystwa *Gdynia — Ameryka, Linie Żeglugowe* przewiozły ogółem na obu liniach, bez uwzględnienia ruchu pomiędzy Kopenhagą a Ameryką, oraz bez wycieczek 2.267 pasażerów i 4.917 ton towarów, wobec 1.897 pasażerów i 5.308 t. towarów, przewiezionych rok temu w sierpniu. W kierunku wyjściowym było 1.659 pasażerów i 2.325 t. towarów, przybyło natomiast 608 pasażerów i 2.592 t. towarów.

Na linii północno-amerykańskiej przewieziono 1.251 pas. i 3.055 t. towarów (VIII 1936: 1.815 pas. i 3.508 t. towarów), w tym na wyjściu 821 pas. i 1.525 t. towarów (VIII 1936: 1.026 pas. i 2.800 t. towarów), na wejściu 430 pasażerów i 1.530 t. towarów (VIII 1936: 789 pasażerów i 708 t. towarów). Na linii południowo-amerykańskiej przewieziono 1.016 pas. i 1.862 t. towarów, w tym na wyjściu 838 pas. i 800 t. towarów (VIII 1936: nie było odejścia), na wejściu 178 pas. i 1.062 t. towarów (VIII 1936: 82 pas. i 1800 t. towarów).

Statki *Polsko-Skandynarosk. Tow. Transportowego (Polskarob)* w 13 podróż. przewiozły 36.676,5 t. węgla, wyłącznie eksportowego (VIII 1936: w 14 podróż. 39.801 t. węgla eksportowego). Różnica na niekorzyść tegorocznego sierpnia tłumaczy się w pierwszym rzędzie dalszymi odległościami. Przewieziono bowiem do Szwecji tylko 18.806,5 t. węgla (VIII 1936: 30.833,5 t.), natomiast do Norwegii 5.965 ton (3.150 t.), do Belgii 6.400 t. (5.817,5 t.), do Holandii 5.505 t. (0). Odwiedzono z ładunkiem porty: Göteborg (3 razy), Slite, Rotterdam, Zeebrügge (po 2 razy) oraz Gefle, Kopparverk, Stavanger, Slemmestad.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W MIES. SIERPNIU BR.

W miesiącu sierpniu br. urządzenia przeładunkowe portu gdyńskiego przepracowały 13.857 godzin z zużyciem prądu 84.965 kWh i przeładowały 223.620 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy:

w bieżącym roku	112
w ubiegłym roku	111.9
przyrost wynosi zatem	0,1%

AGENTURA FRACHTOWA CUNARD & WHITE STAR LINE W GDYNI.

Znana angielska firma żeglugowa — Cunard & White Star Line, utrzymująca ekspresową komunikację pomiędzy Europą a Ameryką Północną, i do której m. in. należy „Queen Mary“, oddała swoją agenturę frachtową na Polskę i Wolne Miasto Gdańsk firmie Rummel & Burton, Gdynia, ul. Św. Jańska 3. — Gdańsk, Langermarkt 30.

Towary nadawane w Gdyni lub w Gdańsku będą szły z przeładunkiem w Londynie ewtl. w innych portach angielskich. Komunikacja ta, chociaż nie bezpośrednia, jest pewna i szybka.

PODWYŻKA STAWEK FRACHTOWYCH DO WSCHODNIEJ I ZACHODNIEJ SZWECJI.

„Żegluga Polska“ S. A., Gdynia oraz Svenska Amerika Liniens Ostersjötrafik, Stockholm z dniem 1 października 1937 r. podwyższają stawki frachtowe do Wschodniej i Zachodniej Szwecji od 10 do 12%.

WIADOMOŚCI MORSKIE

ARMATORZY SKANDYNAWSCY PRZECIW KONWENCJI GENEWSKIEJ.

Podczas, gdy w Oslo obradowali ministrowie żeglugi i handlu państw skandynawskich nad sprawą załóg i zaprowadzenia 8-godzinnego dnia pracy, odbyła się w Kopenhadze narada przedstawicieli duńskiego Związku Armatorów Statków Parowych, Norwe-

skiego Związku Armatorów i Zjednoczenia Armatorów szwedzkich. W wyniku narad powzięli armatorzy skandynawscy uchwałę, w której ostrzegają przed zarządzeniami natury ustawodawczej, opartymi na przyjęciu zeszłorocznej konwencji genewskiej w sprawie czasu pracy w żegludze morskiej. Chodzi mianowicie o 8-godzinny dzień pracy na statkach powyżej 2.000 t. także dla personelu pokładowego, po uprzednim dostatecznym uregulowaniu czasu pracy w tym sensie dla personelu kotłowni i maszyn. Armatorzy zwrócili uwagę na fakt, że Anglia odrzuciła propozycje genewskie i że Włochy i Niemcy wcale nie wysłały delegatów na obrady w Genewie. Zdaniem armatorów można zaprowadzić taki czas pracy tylko w krajach, których żegluga jest subwencjonowana przez państwo. Skandynawia natomiast jest niezmiennie zasadniczo przeciwna takiemu systemowi subwencjonowania. W razie zaprowadzenia 8-godzinnego dnia pracy okazałaby się potrzeba powiększenia załóg, co byłoby niemożliwe choćby ze względu na brak pomieszczenia na statkach dla personelu dodatkowego. Kończąc zaznaczają armatorzy, iż obecna pomyślna koniunktura w żegludze nie powinna skłaniać do powzięcia przedwczesnych uchwał.

NOWE STATKI FIŃSKIEJ POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKIEJ LINII.

Dotąd flota zjednoczonych fińskich przedsiębiorstw okrętowych, utrzymujących linię Finlandia — Ameryka Południowa składała się z dziesięciu statków. W budowie się znajdują 3 statki, wszystkie — motorowce, w tym dwa w Abo i jeden w Göteborgu. W tych dniach nabyto w Anglii statek „Airthria“ o nośności 7.800 t. DW, szybkości 10,5—11 węzłów, zbudowany we Flensburgu w 1914 roku. Prócz tego frachtowany jest na czas estoński „Petsamo“, przedtem statek macierzysty estońskiej wyprawy rybołówczej na wody Islandii i w tym charakterze dobrze znany w porcie gdyńskim.

Statki Finska-Syd stale zawijają do Gdyni, w obie strony, bunkrując u nas, ładując i wyładowując towary tej jedynej transatlantyckiej fińskiej linii. Ożywienie na tej linii i wprowadzenie nowych motorowców przyczyni się również do dalszego ożywienia i urozmaicenia ruchu w naszym porcie, zagęszczając ilość odjazdów i przyjazdów w kierunku portów Brazylii, Urugwaju i Argentyny.

WZMOŻENIE AKTYWNOŚCI SVENSKA AMERIKA LINE.

Wobec zlikwidowania od 2 już lat obsługi pasażerskiej między Kopenhagą a Nowym Jorkiem przez duńskie towarzystwo Scandinavian America Line, szwedzka linia amerykańska otworzyła obecnie w Kopenhadze swe biura dla obsługi swych statków, zawijających regularnie do Kopenhagi. Poza tym dla linii tej Szwecja zamówiła we Włoszech duży transatlantyk 28 tys. B. R. T., który będzie się nazywał „Stockholm“. Z chwilą rozpoczęcia obsługi linii amerykańskiej przez „Stockholm“, drugi statek tejże linii „Gripsholm“ pojemności 18 tys. B. R. T. ma przejść pod banderę duńską.

JAK SIĘ ROZWIĄŻE SPRAWA BRAKU TRAMPÓW?

Niezwykle wzmożone przewozy surowców spowodowały brak tonażu trampów i co za tym idzie ogromną zwyżkę frachtów. W chwili obecnej frachty są blisko 90 procent wyższe niż rok temu, lecz jeszcze więcej zwyżkowały frachty w time charter, które przecież kryją w sobie kalkulację na najbliższe półrocze; otóż są one o z górą 200 procent wyższe od zeszłorocznych i o 22 procent wyższe niż miesiąc temu.

Znamienne, że w tych okolicznościach armatorzy wstrzymują się z zamawianiem na stoczniach nowego tonażu trampowego. Jak to wytłumaczyć? Przede wszystkim stocznie są zajęte budową wojennych okrętów, liniowców i cysternowców, — poza tym sytuacja boomu trampowego nie przedstawia się bynajmniej jako coś stałego. Japonia całkowicie wycofała swój tonaż z rynku time charter, przewozy na Daleki Wschód podskoczyły koniunkturalnie, — oto nasilające czynniki w kierunku zwyżki frachtów, do których przyłącza się zwyżka na skutek niebezpieczeństwa żeglugi z powodu działań wojennych — na wodach południowo - europejskich i Dalekiego Wschodu.

Zamawianie nowego tonażu, w tych warunkach rekordowo drogiego kryje w sobie pewne ryzyko. Scandinavian Shipping Gazette w artykule redakcyjnym nawet uważa, że zamawianie na większą skalę nowego tonażu trampów może przyczynić się do załamania frachtów, przed czym życzliwie ostrzega armatorów, których interesy reprezentuje.

UDZIAŁ BANDER W PORTACH WIELKIEJ BRYTANII.

Według Board of Trade udział bander w portach Wielkiej Brytanii w 1936 r. przedstawiał się następująco w ruchu wejściowym. Bandera angielska zajmuje dominujące miejsce. Udział jej wynosi 56,4%. Żadna inna bandera nie przekracza 6,5%, które przypadają w udziale banderze niemieckiej, zajmującej drugie miejsce po angielskiej. Norweska bandera zajmuje trzecie miejsce z 5,9%, Polska zajmuje 20 miejsce z 0,1%.

ROZBUDOWA PORTU SZCZECIŃSKIEGO.

Na ostatnim posiedzeniu Rady Miasta Szczecina uchwalono obniżenie kapitału towarzystwa „Stettiner - Hafen - Gesselschaft m. b. H.“ z 50 na 30 milionów RM. Obniżenie kapitału jest uwarunkowane koniecznością

poczynienia większych odpisów. W przyszłości będą uskuteczniały miasto i państwo roczną dopłatę w łącznej sumie 1 mil. RM. z czego miasto udzieli 500.000 RM i tyleż państwo. W ten sposób otrzyma „Stettiner-Hafen-Gesselschaft m. b. H." środki na planową rozbudowę portu szczecińskiego w ramach szerszego planu budowy, której dokona się kosztem 8 mil. RM.

KONKURENCJA PORTÓW ADRIATYCKICH.

Włoski dziennik oficjalny podaje dekret rządowy upoważniający wyasygnowanie 10 mil. lirów Towarzystwom Składowym (Magazins Généraux) w Trieście i Fiume dla zwiększenia ich wysiłków w celu przyciągnięcia ruchu towarowego do portów włoskich na Adriatyku.

STREFA WOLNOCŁOWA DLA IRAKU W HAIFIE.

Rząd Iraku zawarł umowę z Palestyną w sprawie stworzenia strefy wolnocłowej dla Iraku w Haifie. Strefa ta przyczyni się do wzmożenia ruchu tranzytowego przez Palestynę na niekorzyść takiegoż ruchu przez Syrię. W umowie tej, zawartej tytułem próby na 3 lata, Palestyna zobowiązała się do bezpłatnego magazynowania towarów przeznaczonych dla strefy wolnocłowej.

MUZEUM ŻEGLUGI W SZTOKHOLMIE.

Niebawem otwarte zostaje Muzeum Żeglugi Morskiej w Sztokholmie, które będzie jednym z wybitniejszych tego rodzaju muzeów na świecie. Muzeum ma dwa działy: marynarki wojennej i handlowej. W dziale marynarki handlowej gwoździem mają być sale obrazujące żeglugę do Wschodnich Indyj; jak w tym dziale, tak i w innych eksponaty dają poglądowy obraz historycznego rozwoju żeglugi od zamierzchłych czasów, aż do nowoczesnego budownictwa okrętowego. Jedną halę zajmą instrumenty nawigacyjne, latarnie morskie, porty, stocznie, prace ratownicze, oraz żegluga śródlądowa.

Niewątpliwie nowe muzeum stanowić będzie nową atrakcję dla naszego szybko się rozwijającego ruchu turystycznego w miesiącach letnich do stolicy Szwecji.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

REALIZACJA POSTULATÓW KONFERENCJI EKSPORTOWEJ.

Jak wiadomo, w czerwcu br. odbyła się w Warszawskiej Izbie Przemysłowo-Handlowej konferencja eksportowa, mająca na celu zrekapitulowanie prac specjalnej komisji, która objechała uprzednio wszystkie ważniejsze centra gospodarcze. Komisja ta na miejscu zdołała w licznych wypadkach wprowadzić w życie szereg postulatów, zgłaszanych przez eksport. Ponadto jednak, na czerwcowej konferencji warszawskiej zgłoszono bardzo liczne postulaty, interesujące cały eksport polski.

Zamykając obrady konferencji Pan Minister Przemysłu i Handlu, A. Roman, stwierdził, iż sprawą niewątpliwie najważniejszą jest szybkie zrealizowanie zgłoszonych postulatów, przy czym zapowiedział, że do ich realizacji przywiązywać będzie dużą wagę, jak również przestrzegać, aby współpracowały przy niej również zainteresowane sfery gospodarcze. Również w przemówieniu Pana Ministra Romana, wygłoszonym na otwarciu ostatnich Targów Wschodnich, podkreślono wagę, jaką przywiązuje się obecnie do zadośćuczynienia życzeniom handlu eksportowego i do współpracy w tej dziedzinie z prywatnymi sferami gospodarczymi.

Piecza nad realizowaniem postulatów, zgłoszonych na czerwcowej konferencji eksportowej, zlecona została przez Komisję Obrotu Towarowego specjalnej komisji 4-osobowej pod przewodnictwem Wiceprezesa W. Jastrzębowskiego, która miała zdać sprawę ze swych prac w pierwszej połowie września br. W związku z tym odbyło się pod przewodnictwem Pana Wiceministra Sokołowskiego zebranie plenarne Komisji Obrotu Towarowego, które wysłuchało sprawozdania z tych prac.

Jak się okazuje, z całokształtu zgłoszonych postulatów wyłoniły się pewne kompleksy zagadnień, nie mogące być załatwionymi w zwykłym trybie administracyjnym, tj. wymagające uprzedniego zbadania i przedyskutowania ze wszystkimi zainteresowanymi czynnikami. Komisja 4-osobowa przygotowała potrzebne materiały i problemy te będą rozważane na następnych kolejnych zebraniach K. O. T. W pierwszym rzędzie rozważona będzie w ten sposób sprawa uruchomienia systemu praktyk zagranicznych dla młodych handlowców, specjalizujących się w eksporcie, oraz sprawa transakcyj wiązanych. W dalszym rzędzie rozważane będą przez K. O. T.: sprawa, rozważanych obecnie na terenie Rady Handlu Zagranicznego, ulepszeń w kredytowaniu i finansowaniu wywozu, sprawa usprawnienia kontroli dewizowej wywozu oraz generalne zagadnienie rozszerzenia i zracjonalizowania systemu pomocy dla eksportu. Niezależnie od tych prac, Rada Handlu Zagranicznego opracowuje obecnie na polecenie K. O. T. wnioski co do organizacji wywozu artykułów włókienniczych, drutu i gwoździ, ziemniaków oraz przygotowuje konkretne normy co do sto-

sowania skupu jaj na wagę — a nie na sztuki — również w wewnętrznym handlu jajami.

Równolegle z przygotowaniem rozwiązań dla tych problemów zasadniczych, Komisja 4-osobowa czuwała nad realizowaniem bardzo licznych postulatów szczegółowych. Przede wszystkim chodziło o możliwie szybkie doprowadzenie do definitywnej decyzji odpowiednich czynników administracyjnych, dla uniknięcia najbardziej niekorzystnego stanu niepewności i tymczasowości.

Jak wynika ze sprawozdania, dotyczącego postulatów szczegółowych, tylko w 13 wypadkach nie udało się jeszcze doprowadzić do decyzji, m. in. dlatego, że nie uzyskano jeszcze ostatecznego sprecyzowania postulatów. Natomiast decyzję negatywną powzięto w 40 wypadkach (w tym również pewna ilość postulatów, sprzecznych z załatwionymi pozytywnie), a decyzję pozytywną prawie w 100 wypadkach.

Ważniejsze postulaty, załatwione pozytywnie, są następujące: włączenie do wywozu clearingowego towarów, wytworzonych z surowca importowanego; parę posunięć postulowanych odnośnie zwrotu cła; liczne postulaty merytoryczne i proceduralne, dotyczące kontroli i pomocy dla eksportu; uelastycznienie t. zw. kont „E", dających firmom eksportowym pewną swobodę w gospodarowaniu dewizami; ustalenie w obrocie uszlachetniającym zasady równogatunkowości — zamiast dotychczasowej zasady tożsamości; ulepszenia proceduralne w obrocie uszlachetniającym czynnym; wprowadzenie szeregu nowych surowców do t. zw. obrotu uszlachetniającego zautomatyzowanego; zasadnicze ustalenie procedury, pozwalającej na włączenie do obrotu zautomatyzowanego również towarów, nie opłacających cła przywozowego; w dziedzinie taryf kolejowych — obniżenie taryf eksportowych przy wywozie lnu i chmielu; ustalenie bardziej dogodnych przepisów regulaminowych co do terminowości dostaw; korzystna dla przedsiębiorców i zgodna z interesami robotników zmiana warunków pracy w porcie gdyńskim; usprawnienie techniki standaryzacyjnej przy wywozie włókienniczym. Nie sposób wymienić szeregu innych pozytywnie załatwionych postulatów, ze względu na ich drobiazgowość i wielką liczbę.

Zaznaczyć należy, że realizowanie tych wszystkich postulatów eksportowych prowadzone było — zgodnie z zapowiedzią Pana Ministra Przemysłu i Handlu — w najściślejszej współpracy z zainteresowanymi prywatnymi sferami gospodarczymi. Również w wypadkach decyzyj negatywnych osiągnięto uzgodnienie poglądów. Prace nad rozwiązywaniem wymienionych wyżej problemów zasadniczych nadal prowadzone będą przez K. O. T., w ścisłym porozumieniu z Radą Handlu Zagranicznego i samorządem gospodarczym.

Przewidywać należy, że zdecydowanie pozytywny i przede wszystkim aktywny stosunek administracji gospodarczej do postulatów eksportu wpłynie ożywczo na nasilenie handlu wywozowego i okaże się czynnikiem skutecznie zwalczającym niekorzystne objawy t. zw. „zmęczenia eksportowego".

ANGLO - SKANDYNAWSKIE ROKOWANIA WĘGLOWE.

Obecnie angielscy eksporterzy węgla omawiają z importerami skandynawskimi warunki układu z r. 1933, na podstawie którego Szwecja ma pokrywać w Anglii 47% swego zapotrzebowania na węgiel, Norwegia 70%, Dania 80% i Finlandia 75%. Importerzy skandynawscy mieli przy tym wyrazić zdanie, że angielskie dostawy nie są zawsze punktualne i że ceny są za wysokie. Jedno z najpoważniejszych pism angielskich „The Economist" podaje następujące zestawienie, o tyle charakterystyczne, że wykazuje wyraźnie, jak zwiększył się wywóz węgla angielskiego od czasu uregulowania sprawy dostaw węgla na rynki skandynawskie pomiędzy Anglią a Polską, a jednocześnie spadł wywóz węgla polskiego.

Porównawcze dane, dotyczące wywozu węgla do Skandynawii (przeciętna miesięczna w tonach) przedstawiają się w sposób następujący:

	z W. Brytanii	z Niemiec	z Polski
Szwecja:			
1933	165.346	29.025	195.990
1937	261.720	52.496	192.963
Norwegia:			
1933	79.380	1.486	66.123
1937	137.476	20.990	34.061
Dania:			
1933	238.083	9.418	61.556
1937	277.112	49.376	26.796
Finlandia:			
1933	39.391	3.370	33.460
1937	96.965	13.228	23.525
Razem:			
1933	522.200	43.299	357.129
1937	773.273	136.090	277.345

IMPORT DRZEWA I DYKT DO ARGENTYNY.

Dla orientacji eksporterów podajemy poniżej zestawienie importu różnych rodzajów drewna do Argentyny. Zaznaczyć należy, że wartość importu drewna i wyrobów drzewnych wzrosła z 21.557.266 pesów w I półr. r. 1936 do 28.165.557 pesów w pierwszym półroczu 1937 r. Przywóz ważniejszych artykułów w tym dziale przedstawiał się następująco:

	I półr. 1936	I półr. 1937
Deski i łaty jodłowe m^2	3.015.068	2.428.939
Deski i łaty dębowe m^2	291.745	222.293
Forniery wszelkiego rodzaju m^2	869.268	577.902

Beczki zmontowane lub nie szt.	321.447	257.779
Dykta kg	8.050.183	7.677.159

MOŻLIWOŚCI ZBYTU KOPALNIAKÓW W BELGII.

W związku z bardzo pomyślną koniunkturą w kopalniach węgla w Belgii wzrosło zapotrzebowanie na drewno kopalniane. Import kopalniaków do Belgii podlegał do niedawna kontyngentom. Obecnie, wobec dużego zapotrzebowania na ten gatunek drewna, ograniczenie to zostało zniesione.

W bieżącym roku kopalnie mają zapotrzebowanie na 1.500.000 m³.

W końcu sierpnia rb. ceny na drewno kopalniane (bois du Nord, de Suede ou de Finlande) według zwyczajnej specyfikacji, przynosiły od 250 do 257 fr. za metr sześcienny drewna dostarczonego franco kopalnia.

DOSTAWY WYROBÓW GUMOWYCH DO FINLANDII.

Na rynku fińskim istnieją możliwości zbytu następujących wyrobów gumowych: nici gumowych na cele przetwórcze, np. do wyrobu szelek, podwiązek itp. artykułów higienicznych, chirurgicznych i technicznych, oraz tkanin gumowych. Dostawy zależą jednak od konkurencyjności cen. Natomiast ze względu na poważną produkcję własną Finlandii w zakresie obuwia gumowego, kaloszy, śniegowców itp. nie ma widoków zbytu w tym dziale.

Oferty na wyliczone powyżej artykuły należy składać w języku niemieckim, obliczając ceny cif porty fińskie w funtach ang. albo w markach fińskich (£ = 227 Fmk., kurs stały).

PROJEKT REWIZJI TARYFY CELNEJ W FINLANDII.

Oczekiwana jest, podobnie jak corocznie, rewizja fińskiej taryfy celnej, związana z każdorocznym wnioskiem Rady Ministrów do Parlamentu o ustalenie zasady pobierania ceł, w łączności z zatwierdzaniem preliminarza budżetowego na następny rok kalendarzowy.

W dniu 31 VIII rb. Rada Ministrów złożyła do Parlamentu wniosek przewidujący m. i. szereg zasadniczych zmian w przyszłej od dnia 1 I 1938 obowiązującej taryfie celnej. Zmiany projektowane obejmują: cukier, kawę, żyto, mąkę żytnią, pszenicę; idą one w kierunku obniżenia cła na artykuły pierwszej potrzeby, których import przynosił rokrocznie Skarbowi znaczne dochody z ceł. Według oszacowania Rządu zmniejszą się dochody Skarbu Państwa na skutek wprowadzenia tych zniżek o około 90 mil. fmk., jednak liczy się Rząd z tym, że wzrośnie jednocześnie import tych artykułów, co pośrednio zmniejszy ewentualne straty.

Składając wniosek do Parlamentu Rada Ministrów oświadczyła, iż — o ile stan finansowy Państwa na to pozwoli — wystąpi w grudniu z wnioskiem obniżenia szeregu „ogwiazdkowanych" pozycyj celnych. Uważa bowiem Rząd, że utrzymanie na wysokim poziomie tych ceł w dzisiejszych czasach „prosperity" nie jest uzasadnione, bo zainteresowane warsztaty przemysłowe już w dostatecznej mierze utrwaliły sobie rynek zbytu w Finlandii. Podobne umotywowanie złożyła Rada Ministrów, występując z wnioskiem o obniżenie ceł na zboże.

Dotychczasowa ustawa o zasadach pobierania ceł wwozowych przewidywała m. i. postanowienie, że cła ochronne będą zastosowane w wypadkach, gdy zainteresowany przemysł zobowiązuje się nie podwyższać ceny rynkowej powyżej cen światowych. Obecnie Rząd proponuje skreślenie tego postanowienia, ze względu na tendencję zwyżkową cen w ogóle, co utrudnia Państwu wykonanie należytej kontroli, zaś przemysłowi fińskiemu dotrzymywanie swoich zobowiązań w stosunku do Rządu.

Projekt rządowy został dotychczas skomentowany jedynie przez naczelny organ producentów rolniczych Finlandii. Uważając w zasadzie projekt jako mniej więcej odpowiadający życzeniom rolnictwa, podkreśla, że obniżenie cła na pszenicę i mąkę pszenną odbierze podstawę rentowności uprawy pszenicy w Finlandii.

Przy tej sposobności można dodać, że socjaliści w Rządzie domagali się wprowadzenia z dniem 1 IX rb. stałych ceł na zboże i produkty zbożowe z jednoczesnym ich obniżeniem. Agrariusze zaś stanowczo stali na stanowisku, iż należy w dalszym ciągu stosować system ceł ruchomych — jednak byli gotowi — z racji postulatów porozumienia w Oslo — pójść w kierunku stopniowego obniżenia ceł w ogóle.

Zaznaczyć jeszcze należy, że w r. 1938 przedłożony będzie prawdopodobnie Parlamentowi projekt stałej taryfy celnej do zatwierdzenia. Przypuszczać należy, że wtedy nastąpi daleko idąca zmiana wszystkich w ogóle pozycyj taryfy celnej i jej nomenklatury.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 WRZEŚNIA 1937 R.

AUSTRALIA. Ostatnio wprowadzono przymus oznaczania kraju pochodzenia na ręcznikach bawełnianych i materiałach ręcznikowych z bawełny.

BELGIA. W „Moniteur Belge" ogłoszono zarządzenie królewskie z 26 VIII br. na mocy którego cło na guziki z orzecha kamiennego podwyższone zostało z 10 na 15% od wartości.

W dn. 21 sierpnia rb. został wydany dekret zawierający wstecz od dn. 1 sierpnia pobieranie opłat licencyjnych od importu węgla.

BRAZYLIA. Ustawą z dnia 23 VIII br. zniżono cło na azbest surowy, podwyższono natomiast stawkę celną na wyroby azbestowe.

DANIA. Wwóz zboża do Danii nie podlega obecnie osobnym opłatom dodatkowym, a to ze względu na wysokie ceny zbóż na rynkach światowych. Dotychczasowe opłaty dodatkowe miały na celu ochronę rodzimej produkcji rolnej.

FINLANDIA. Rząd fiński przygotował reformę taryfy celnej. Projekt wniesiony zostanie niebawem do parlamentu i obowiązywać ma od początku 1938 r. Główniejsze zmiany dotyczą m. i. ceł zbożowych oraz kilku artykułów spożywczych. I tak cło na żyto wynosić ma 0,10 marki od kg, jeśli kg żyta ma cenę co najmniej 2,40 mk. Cło na pszenicę ma być ustalone w wysokości 1,— marki od kg (dotychczas 1,25); nowe stawki przewidziane są również na różne gatunki mąki żytniej i pszennej, na kawę i namiastki kawy. Cło na cukier w rozmaitych postaciach ma ulec pewnej obniżce. Zakazowi przywozu uległy ostatnio nasiona tymotki i koniczyny czerwonej.

FRANCJA. Dekretem z dnia 25 VIII br. podwyżce uległo cło w poz. 0180 A na benzol, toluol, ksylol i in. na 15 fr. od hl. (dotychczas 14,30), nie licząc opłat dodatkowych, które odnoszą się do tej pozycji. Podwyżce celnej uległy również pozycje 0180 B i 0180 C taryfy francuskiej (othoxylol, metaxylol, paraxylol).

HOLANDIA. Z dniem 1 września rb. przedłużony został okres kontyngentowania następujących towarów do Holandii:

Tkaniny bawełniane niebielone — okres bazowy 1931—32; ustaw. przydział 15% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Tkaniny bawełniane bielone — okres bazowy 1931-32; ustaw. przydział 15% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Tkaniny bawełniane drukowane i tkane w kolorach — okres bazowy 1929—30—31; ustaw. przydział 20% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Tkaniny ze sztucznego jedwabiu — okres bazowy 1935; ustaw. przydział 30% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Tkaniny wełniane i półwełniane — okres bazowy 1929—30—31; ustaw. przydział 50% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Drut i artykuły z drutu — okres bazowy 1931—32; ustaw. przydział 40% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Pończochy i skarpetki — okres bazowy 1930—31; ustaw. przydział 40% tuz. par.; okres skontyng. 6 mies.

Meble wiklinowe — okres bazowy 1934; ustaw. przydział 45% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Rezerwuary klozetowe — okres bazowy 1932—33; ustaw. przydział 20% sztuk: okres skontyng. 12 mies.

Bielizna stołowa — okres bazowy 1929—30—31; ustaw. przydział 50% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Bielizna — okres bazowy 1931—32; ustaw. przydział 20% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Rośliny — okres bazowy 1930—31; ustaw. przydział 10% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Dywany — okres bazowy 1930—31; ustaw. przydział 50% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Materiały pluszowe — okres bazowy 1931—32; ustaw. przydział 35% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Okres kontyngentowania dla pończoch i skarpetek skrócono z rocznego na półroczny. Dla pozostałych artykułów warunki kontyngentowania pozostają bez zmian.

GRECJA. Podatek obrotowy od towarów importowanych ustalony został w wysokości 3% od wartości.

W. P. IRLANDIA. Zarządzeniem z dnia 17 VIII br. wprowadzona została reglamentacja przywozu obuwia skórzanego. W okresie od 1 X br. do 31 III 38 kontyngent przywozowy wynosi 400.000 sztuk obuwia ze skóry. Na ten sam okres ustalono liczbę importu obuwia gumowego na 100.000 sztuk oraz pewnych gatunków obuwia gumowego z obcasami na 5.000 sztuk. Cło na szkło ciągnione wynosi — począwszy od 18 VIII br. — 33⅓% od wartości. Posiadacze specjalnych licencyj przywozowych mogą importować wymienione szkło bez cła.

Zarządzeniem z dnia 24 VIII br. podwyższone zostało cło na lalki, o wartości powyżej 9 pensów, na 50% od wartości. Podwyżka nie dotyczy lalek z gumy. Równocześnie podwyżce cła do 50% od wartości uległy wszelkie cegły glazurowane oraz kafle do pieców.

MALTA. W taryfie celnej maltańskiej dokonane zostały zmiany w brzmieniu różnych pozycyj, przy czym wysokość obciążeń celnych na ogół nie uległa zmianie.

PORTUGALIA. Dekretem z 2 IX br. dokonano zmian cła w następujących pozycjach: oleje mineralne (1,80 esk. od tony), sieci rybackie gotowe lub niewykończone (0,20 esk. od kg), smoła i dziegieć pochodzenia mineralnego (0,60 od tony), chustki i szale wg poz. 405 taryfy celnej (4.50 esk. od kg), podszewka do kapeluszy itd. wg poz. 527 (5,— esk. od kg), kartki pocztowe, przykrajane lub luźno, także z napisem (0,50 od kg). Poz. 144 B tar. celnej otrzymała następujące brzmienie: oleje mineralne, smarów w naczyniach, o wadze jednostkowej do 5 kg (wraz z naczyniem) — 0,01 esk. od kg.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Departament Finansów zniósł antydumpingowe pobierane dotychczas przy imporcie siarczanu amonu z Belgii, Niemiec i Polski.

SZWAJCARIA. Ostatnio przeprowadzone zmiany celne dotyczą miseczek porcelanowych na maście, które bez względu na swą objętość podlegają obecnie cłu w wysokości 15 franków od 100 kg. Głośniki wszelkiego rodzaju zaliczono do pozycji 954a taryfy celnej (radioaparaty), organy elektryczne do poz. 958 (organy kościelne) i niektóre sole anilinowe do poz. 1066 a, b (anilina i związki anilinowe).

TURCJA Ministerstwo Gospodarki ogłosiło, że cło na cement wszelkiego rodzaju zredukowane zo-

stało o 50% z tym jednak, że gatunki cementu odpowiadać winny wymaganiom tureckim. Dyrekcja Poczt nie zezwalała dotychczas na przesyłanie lekarstw i środków leczniczych w przesyłkach wartościowych. Odtąd takie przesyłki próbne będą doręczane odbiorcom, o ile zawierać będą lekarstwa, wystarczające na leczenie jednego pacjenta, dalej dopuszczone będą do obrotu pocztowego szczepionki, ampułki do zastrzyków oraz medykamenty, podpadające pod nr 852 tureckiej taryfy celnej (alantyna, inulina).

WŁOCHY. Począwszy od 1 VIII br. dozwolony został do bezcłowego przywozu cjanamid wapnia w ilości 27.000 ton (poz. tar. celnej 715 b, 3).

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Artykuły chemiczne. Firma argentyńska interesuje się importem z Polski wszelkich chemikalij. P/23868/47/TC.

Porcelana i szkło. Firma syryjska pragnie nawiązać kontakt z producentami wymienionych artykułów. P/24066/4C/TC.

Flaszki do lemoniady. Firma malajska pragnie importować z Polski flaszki ze szkła białego przystosowane do kapsli metalowych. P/24096/79/63/TC.

Artykuły fajansowe i kryształy. Firma cypryjska poszukuje przedstawicielstw firm polskich w zakresie naczyń fajansowych i kryształów.
P/24247/3B/TC.

Wyroby z drewna. Firmy angielskie interesują się importem z Polski toczonych wyrobów drzewnych (rączki do narzędzi, nóżki do krzeseł itp.
P/23676/40/C.

Różne. Firma w Johannesburgu nawiąże kontakt z producentami sztucznej biżuterii, platerów, galanterii metalowej i art. modnych. P/13448/63/KL

Wyroby ludowe. Firma holenderska interesuje się importem wyrobów ludowych z drzewa.
P/23064/54/KL.

Wiązaczki choinkowe. Firma kanadyjska nawiąże kontakt z producentami wiązaczek choinkowych. P/23416/59/KL.

Artykuły żywnościowe i cukiernicze. Firma w Kanadzie nawiąże kontakt z eksporterami artykułów żywnościowych i cukierniczych. P/24064/3X/KL.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTU DO SZWAJCARII.

T/4, 5. — Doskonale z rynkiem szwajcarskim obeznany przedstawiciel posiada odbiorców na większe ilości grochu i soczewicy.

N/21. — Przedstawiciel na terenie szwajcarskim (polski obywatel) dobrze jednakże z rynkiem szwajcarskim obeznany, bo zamieszkały w Szwajcarii od r. 1911, pragnie objąć zastępstwo firmy polskiej, produkującej konserwy mięsne, również z ozorków wieprzowych, konserw z drobiu i wędliny.

N/24. — Firma szwajcarska, zainteresowana importem z Polski smardzy suszonych pragnie wejść w kontakt z poważnymi eksporterami polskimi odnośnego artykułu.

Bliższych informacyj udziela Biuro Izby Polsko-Szwajcarskiej (Warszawa, Kredytowa 8 m. 4, tel. 208-18, 216-28, 338-00), przy czym firmy zainteresowane proszone są o podanie referencyj oraz o wpłatę tytułem zwrotu kosztów zł 4,—, na konto P. K. O. nr 29.584, względnie o przesłanie równowartości w znaczkach pocztowych.

Członkowie Izby otrzymują informacje bezpłatnie.

SPRAWY TARYFOWE

TARYFA TOWAROWA POLSKO-RUMUŃSKO-BUŁGARSKA.

Taryfy towarowe zagraniczne dla komunikacji między stacjami kolei polskich a stacjami kolei rumuńskich wzgl. stacjami kolei bułgarskich przez Rumunię były swego czasu układane w jednostkach taryfowych na podstawie rumuńskich stawek opłat przewozowych w lejach, które wówczas miały wyższy kurs. Po dewaluacji lei stawki te były zatem za wysokie, wobec czego często stawki taryf bezpośrednich okazują się droższymi, aniżeli stawki taryf wewnętrznych. Zmieniło się to cokolwiek z chwilą wprowadzenia 15% podwyżki rumuńskich taryf wewnętrznych, lecz czyni to koniecznym zrewidowanie taryf polsko-rumuńskiej i polsko-rumuńskiej portowej, co ma być uskutecznionym z równoczesnym zastąpieniem w tych taryfach jednostek taryfowych złotymi.

Bardziej jednak jeszcze pilnym okazało się zrewidowanie taryfy polsko-rumuńsko-buł-

garskiej, która już 30 kwietnia br. została unieważnioną. Usiłowania ułożenia nowej taryfy na jej miejsce rozbiły się o opór kolei rumuńskich udzielenia na rzecz tranzytu, jaki im daje ta taryfa, znaczniejszych opustów, mimo, że poprzedni poziom stawek taryfy polsko-rumuńsko-bułgarskiej nie czynił ją dostatecznie konkurencyjną wobec innych dróg konkurencyjnych, zwłaszcza Dunajem. Wskutek tego nowe wydanie tej taryfy na razie nie wyjdzie. Aby jednak nie stracić na rzecz konkurencji dotychczas prowadzonych na zasadzie poprzedniej taryfy polsko - rumuńsko - bułgarskiej transportów tranzytowych, wydadzą koleje polskie i rumuńskie ulgi taryfowe na przewóz tranzytu bułgarskiego przez Polskę i Rumunię jako Aneks do taryfy polsko - rumuńskiej. Aneks ten zawierać będzie w złotych stawki opłat przewozowych na różne przewożone dotychczas towary między przejściami granicznymi polsko-niemieckimi i polsko-czechosłowackimi a rumuńsko-bułgarskimi przejściami granicznymi Boteni i Giurgiu Port i odwrotnie. Na tranzyt przez porty polskiego obszaru celnego w komunikacji z Bułgarią nie jest zamierzonym wprowadzenie takich ulgowych stawek z wyraźną krzywdą naszych portów.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

KRONIKA

POSIEDZENIE ZARZĄDU MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO.

W dniu 28 września 1937 r. odbyło się posiedzenie Zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego w gmachu Urzędu Rybackiego w Gdyni pod przewodnictwem prezesa prof. M. Siedleckiego i w obecności delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu dr. F. Lubeckiego. Przedmiotem obrad były sprawy fabryki mączki rybnej, propagandy spożycia ryb oraz cały szereg innych bieżących zagadnień.

BUDOWA NOWYCH MAGAZYNÓW ŚLEDZIOWYCH W PORCIE RYBACKIM.

Inicjatywa prywatna przystępuje do budowy

W porcie rybackim w Gdyni odczuwa się dotkliwy brak miejsca dla składowania śledzi solonych, tak, że w sezonie część towaru musiała być zaskładowaną na wolnym powietrzu.

Pierwsze dwa magazyny śledziowe (mowa tylko o magazynach zwykłych niechłodzonych o łącznej powierzchni 3.500 metrów kwadratowych wybudował Urząd Morski. Wobec szybkiego rozwoju importu śledzi przez Gdynię okazała się konieczność uzyskania nowych pomieszczeń składowych dla śledzi. Trzeci magazyn śledziowy wraz z pomieszczeniami na biura dla importerów wybudował Morski Instytut Rybacki przed rokiem. Powierzchnia składowa 2.000 metrów kwadratowych i lokale biurowe dla czterech firm importu śledzi. Wraz z halą licytacyjną w której z konieczności składuje się śledzie (500 metrów kwadratowych). Port rybacki w Gdyni posiada 6.000 metrów kwadratowych pomieszczeń składowych, niechłodzonych, do czego dochodzi 3.000 metrów kwadratowych w chłodni śledziowej.

Obecny stan uważać jednak należy za niewystarczający, co pociąga za sobą niewygodę składowania (niszczenie beczek wskutek za wysokiego składowania, brak miejsca dla sortowania i konserwacji śledzi itp.) Nic dziwnego, że w tych warunkach ruszyła się wreszcie inicjatywa prywatna. Po kilkuletnich rozważaniach, firma importu śledzi o kapitale angielskim (Bloomfield's S. A. w Gdyni) zdecydowała się na budowę nowoczesnego magazynu. Będzie to pierwszy magazyn śledziowy o dwu kondygnacjach, górna o powierzchni 2.000 metrów kwadratowych i piwnica o takiej samej powierzchni połączona z górą windami. Przy magazynie będą się znajdowały obszerne lokale biurowe. Budowa ma być rozpoczęta jeszcze w tym sezonie budowlanym, a koszt wynosić ma około 400.000,— złotych. Będzie to więc największa inwestycja kapitału prywatnego w porcie rybackim w Gdyni, co świadczy wymownie o racjonalnym rozwoju tego odcinka w naszym porcie.

STATKI RYBACKIE ZBUDOWANE NA STOCZNI RYBACKIEJ W GDYNI.

Odbyło się ostatnio przejęcie przez Morski Urząd Rybacki dwóch kutrów dozorczych „Orlik“ i „Kania“, zbudowanych przez stocznię rybacką Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni. Kutry te, komfortowo urządzone, mają pomieszczenia dla kapitana, trzech osób załogi i dwóch pasażerów. Konstrukcja i wyposażenie nawigacyjne obliczone są na żeglugę pełnomorską w obrębie Morza Bałtyckiego i Kattegatu. Silnik Diesla o mocy 90 KM pozwala na rozwinięcie szybkości ponad 8,5 mil morskich na godzinę. Pomocnicze ożaglowanie służy jako napęd rezerwowy na wypadek zepsucia się silnika. — Obydwa statki wykonane są całkowicie w kraju i z krajowych materiałów, z wyjątkiem silników.

Niebawem oddane zostaną do użytku zbudowane przez stocznię rybacką i już spuszczone na wodę 4 kutry rybackie, przeznaczone do połowów morskich bałtyckich i dalszych — na Kattegacie i Skageraku. Statki te, wzorowane na kutrach duńskich, są największymi jednost-

kami rybackimi, dotychczas zbudowanymi w kraju. W budowie jest poza tym seria 10 kutrów, również duńskiego typu, lecz nieco mniejszych.

JAKIE RYBY ZAKUPYWAĆ BĘDZIE FABRYKA MĄCZKI RYBNEJ W GDYNI?

Wobec dużego zainteresowania, jakie budzi nowo uruchomiona fabryka mączki rybnej w porcie rybackim w Gdyni, podajemy bliższe szczegóły, dotyczące zakupu ryb i odpadków dla produkcji.

Najlepszej jakości mączka rybna i oleje rybne otrzymuje się z zupełnie świeżych ryb. Zupełnie świeże ryby wprost z połowów przerabiają przeważnie fabryki mączki rybnej w Norwegii, Islandii, Japonii itp. Podobnie będzie i u nas, gdzie w razie bardzo dużych połowów na przykład szprotów, śledzików czy dorszy, będzie się zakupywało nadmiar tych ryb dla fabryki mączki, aby nie dopuścić do ograniczenia połowów. Fabryka mączki będzie tym wentylem bezpieczeństwa dla rybaków, zabierając w razie spadku cen nadmiar ryb, czyli ograniczanie połowów będzie niepotrzebnym.

Dalej będzie fabryka mączki zakupywała takie ryby świeże, które w wędzarniach lub w handlu rybą nie znajdują zbytu, a więc zbyt drobne szproty i takie gatunki ryb, na które rybak nie znajduje nabywców.

Bardzo ważnym surowcem dla fabryki mączki, to wszelkiego rodzaju odpadki z ryb, gromadzone albo przez rybaków podczas połowów, albo przez wędzarnie i handel rybny. Tutaj jednak musi być prowadzony jak największy podział odpadków. Osobno więc należy gromadzić: głowy z dorszy, osobno wątroby, osobno wnętrzności itp. Bo inne będą ceny na rozmaitego rodzaju odpadki. Należy uważać, aby w odpadkach nie znajdowały się kawałki drzewa, szkła, żelaza, gwoździ, kamyków, gdyż są to bezwartościowe odpadki, które mogą niszczyć urządzenie fabryki mączki. Dostawca takich odpadków może być pociągnięty do odpowiedzialności za wyrządzone szkody.

Każdorazowe ceny za odpadki rybne i świeże ryby dla fabryki mączki będą podawane przez Halę i Chłodnię Rybną w Gdyni.

W razie braku odpadków i świeżych ryb z krajowych połowów, będą zakupywane ryby za granicą dla potrzeb fabryki mączki.

Zakup psujących się śledzi solonych w magazynach tranzytowych w Gdyni i w Gdańsku uzależniony jest od uzyskania zwrotu cła, opłacanego za te śledzie, tak jak się to dzieje przy wywozie powrotnym za granicę.

KONFERENCJA PAŃSTW BAŁTYCKICH WYPOWIEDZIAŁA SIĘ ZA OGRANICZENIEM WIELKOŚCI ŁOWIONYCH FLĄDER.

Na konferencji, odbytej w lecie bieżącego roku w Berlinie, brały udział Polska, Niemcy, Dania i Szwecja.

Przedmiotem obrad było m. in. zagadnienie ochrony płastug. ponieważ spadek połowu tych ryb na Bałtyku budzi powszechne zaniepokojenie. Wypowiedziano się więc za wprowadzeniem większej niż dotychczas ochrony, przez ustanowienie najmniejszej długości płastug, dozwolonych do połowów na 19 cm i 25 cm. Czas ochronny proponowany jest od 1 marca do końca kwietnia, czyli dwa miesiące trwać będzie zakaz połowu. W okresie zaś od 15 do 30 kwietnia czyli przez 2 tygodnie będzie można łowić flądry, ale tylko na wędki i sieci zastawne (łowienie tralem zakazane).

Delegatami Polski byli pp.: dr F. Lubecki oraz prof. M. Siedlecki, który reprezentował W. M. Gdańsk.

NOTOWANIA CEN NA ŚLEDZIE SOLONE.

W porcie rybackim w Gdyni płacono ostatnio za jedną dużą beczkę śledzi solonych, ocloną, albo z krajowych połowów, franco wagon port rybacki w złotych:

Polskie połowy „Mewa“ szkockie puste 78. pełne 82, milkersy 90.

Polskie połowy „Pomorze“ szkockie pełne 75, TB. 48.

Importowane szkockie: I trade Lerwick. matis 86, PAF 88, crownbrand 83.

Importowane holenderskie szkockie nowe pełne 82, puste 78.

Islandzkie importowane oryginalne, solenie lądowe 66, pochodzenia norweskiego 59, stare 45 do 50.

Norweskie importowane SLOO 40, VAAR 36.

OSTATNIE TRANSPORTY ŚLEDZI W GDYNI I W GDAŃSKU.

Ostatnio zawinęły do Gdyni następujące statki ze śledziami importowanymi:

21 września 1937 r. par. „Puck“ z Holandii 701/1 i 201/2 beczek.

Par. „Snaefell“ z Islandii z matiesami islandzkimi 1.000/1 oraz 400/2.

Motor. „Java“ z Holandii śledzi świeżych w lodzie dla firmy „Pomorze“ skrzyń 2.600 oraz śledzi solonych 860/1 i 100/2 beczek.

Par. „Hunze IX“ śledzi szkockich 976/1 i 600/2 beczek.

Do Gdańska natomiast przybyły:

Par. „Europa“ z Anglii śledzi szkockich 500/1 beczek.

Par. „Activ“ z Anglii 3.030/1 i 913/2.

Z Islandii par. „Snaefell“ matiesy islandzkie 3.700/1 oraz 1.600/2.

WYDAWNICTWA

PRACA Z ZAKRESU TECHNIKI I TERMINOLOGII W HANDLU FRANCUSKIM.

Książnica Atlas wydała ostatnio w języku francuskim pracę prof. Leona Kuźmińskiego p. t. Technique et terminologie du commerce français. Praca ta daje zwięzły, a jednak na autentycznych źródłach oparty przegląd technicznych warunków załatwiania transakcyj na rynku francuskim oraz podaje znaczną ilość wzorów dokumentów handlowych, przyjętych w handlu francuskim. Ponadto praca ta podaje w usystematyzowanym porządku definicję ustroju wszelkiego rodzaju przedsiębiorstw handlowych według terminologii francuskiej, strukturę przedsiębiorstw, technikę francuską transakcyj kupna i sprzedaży, technikę rachunkowości w przedsiębiorstwach, sposoby korzystania z usług poczty i telegrafu. Dalej autor daje przegląd warunków transportu towarów we Francji kolejami oraz transportu drogą morską, reprodukuje przy tym facsimile konosamentów itp. dokumentów i wreszcie omawia warunki asekuracji, manipulacyj celnych oraz charakter dokumentów handlowych, jak weksle, czeki itd. Na końcu pracy umieszczony jest słownik francusko - polski terminów i wyrazów technicznych, używanych w handlu francuskim.

Niewątpliwie praca prof. Kuźmińskiego przyczynić się może do ułatwienia sferom handlowym polskim nawiązywanie stosunków handlowych z rynkiem francuskim, a zwłaszcza spowodować może ujęcie w bardziej poprawne formy, niż to ma miejsce na ogół dotąd, zawartych transakcyj handlowych.

Cena książki prof. L. Kuźmińskiego jest dostępna, wynosi bowiem zł 2,50 za egzemplarz.

PRZETARGI

PRZETARG NA MATERIAŁY DRZEWNE, ROZPISANY PRZEZ CENTRALNE BIURO ZAKUPÓW P. K. P.

Zwracamy uwagę firm drzewnych na rozpisany przez Centralne Biuro Zakupów Polskich Kolei Państwowych w Warszawie przetarg na materiały drzewne. Warunki przetargu ogłoszone zostały w Nr. 213 Monitora Polskiego z dn. 16 września br. Bliższe szczegóły techniczne co do gatunków materiałów są do nabycia we wspomnianym Biurze — Warszawa, ul. Wiejska 14.

PRZETARGI NIEOGRANICZONE, ROZPISANE PRZEZ DYREKCJĘ P. K. P. W POZNANIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) pokostu lnianego; 2) mydła szarego i w kawałkach; 3) skór różnych; 4) pasów skórzanych zapędnych; 5) materiałów rysunkowych; 6) materiałów kancelaryjnych; 7 blach miedzianych i mosiężnych; 8) tkaniny lnianej, brezentowej, tapicerskiej, drelichowej; 9) cegły ogniotrwałej zwyczajnej i fasonowej oraz mączkę szamotową; 10) materiałów elektrotechnicznych do prądu słabego, części do aparatów i urządzeń teletechnicznych i 11) węgla drzewnego z drzew liściastych.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach:

1) 28 września 1937 r. 2) 28 września 1937 r. 3) 28 września 1937 r. 4) 1 października 1937 r. 5) 1 października 1937 r. 6) 5 października 1937 r. 7) 5 października 1937 r. 8) 8 października 1937 r. 9) 8 października 1937 r. 10) 8 października 1937 r. 11) 12 października 1937 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim nr 193 z dnia 24 sierpnia 1937 r.

PRZETARG NA DOSTAWĘ WĘGLA KAMIENNEGO.

Urząd Wojewódzki Pomorski, Wydział Dróg Wodnych w Toruniu ogłasza przetarg nieograniczony na dostawę węgla kamiennego, pochodzącego z głębokich kopalń górnośląskich, w ilości około 700 ton.

Oferty, które mają odpowiadać nowym przepisom (Dz. U. R. P. nr 13 z r. 1937) winny być składane do *specjalnej skrzynki* do ofert w Urzędzie Wojewódzkim względnie nadsyłane pocztą do dnia 4 października rb. do godz. 12. Przetarg odbędzie się tegoż dnia o godz. 12,15.

Urząd Wojewódzki zastrzega sobie swobodny wybór ofert względnie nieuwzględnienia żadnej z nich, a również prawo uznania, że przetarg nie dał pozytywnego wyniku.

Szczegółowe warunki dostawy i bliższe dane dotyczące ofert są do przejrzenia w Urzędzie Wojewódzkim — Wydział Dróg Wodnych — ul. Krasińskiego 4, pokój nr 26 w godz. 10—12, względnie mogą być przesłane na życzenie.

Gdyński Rynek Owocowo - Kolonialny

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (25 IX 1937).

Przedsiębiorstwa zajmujące się importem i handlem hurtowym towarów kolonialnych znajdują się jeszcze zawsze w bardzo ciężkiej sytuacji. Zapasy towarów u importerów są jeszcze bardzo duże, przy czym odpływ poszczególnych artykułów do kraju następuje bardzo powoli. Z powodu braku zbytu, współzawodnictwo w wyszukiwaniu klientów jest duże, metody zaś konkurencji są nieraz sprzeczne z zasadami etyki kupieckiej. System wzajemnego obniżania cen rozpowszechnił się do tego stopnia, że nie ma już firmy, która z uwagi na słabe obroty nie zwracając na koszty własne towaru, nie sprzedawałaby go po cenie kosztu własnego wzgl. nawet ze stratą. Objaw ten tłumaczą firmy importowe tym, że nie sprzedając towaru nawet z pewną stratą lub bez zarobku, tracą na procentach od kapitałów zamrożonych w towarze i nie mają żadnej pewności, że dany artykuł spieniężą później z zyskiem.

Pomimo powyższych pociągnięć — obroty w handlu hurtowym towarów kolonialnych są nadal małe.

Kawa surowa.

W kawie brazylijskiej tendencja słabsza, a na kawy niebieskie brak w ogóle nabywców. Dowozy kawy są większe od chłonności rynku i wskutek tego powiększają nagromadzone już zapasy kawy. Ceny zniżkowały o 5—10 groszy na 1 kg kawy w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego i wahają się za towar oclony loco magazyn importera jak następuje: kawa Rio 7 i Victoria 7 zł 3,75—3,78, Santos zł 4,50—4,65, Guatemala 4,90—5,20.

Na rynkach zagranicznych europejskich w obrotach tranzytowych nastąpiło pewne osłabienie. Pomimo mniejszego zainteresowania, ceny utrzymują się na dawnym poziomie. Dowozy kawy większe niż w poprzednim okresie. Np. w Hamburgu wynosiły w czasie od 13 — 19 bm. 52.531 worków wobec 21.511 worków w przedostatnim tygodniu.

Na rynku amerykańskim np. w New Yorku notują wzrost obrotów. W czasie od 13 — 24 IX br. sprzedano ogółem kawy Santos 178 tys. worków, a kawy Rio 52 tys. worków, natomiast od 1—14 IX br. — Santos 163 tys. worków, a Rio 51 tys. worków.

Ceny za kawę Santos niejednolite. Wynosiły w centach dolarowych za 1 lb. np. w a w dniu 20 IX — 11,25. Ceny za kawę Rio bez zmiany, t. j. 9 c. d. Przy dostawach na późniejsze okresy nastąpiła dalsza zniżka cen. Mianowicie notowano z dostawą na miesiąc:

	XII.	III. 38.	V.	VII.
Santos				
w dn. 10 IX br.	10,12—10,14	9,69	9,59	9,55
15 IX br.	10,09	9,52	9,43	9,56
24 IX br.	10,09	9,60	9,40	9,30
Rio				
w dn. 10 IX br.	6,35	6,31	6,29	6,27
15 IX br.	6,55	6,23	6,19	6,15
24 IX br.	6,39	6,21	6,10	6,05

Herbata.

Zapasy herbaty są jeszcze bardzo duże i nie ma na razie widoków zmniejszenia się nagromadzonych w transakcjach kompensacyjnych zapasów, gdyż nowe dowozy herbaty są większe od bieżących możliwości konsumpcyjnych i powiększają zapasy stare. Na herbaty indyjskie nie ma w ogóle zainteresowania. W innych herbatach zbyt bardzo mały. Ceny wahają się za towar oclony loco magazyn importera za 1 kg: Ceylon zwykły zł 12,70—13,10, Ceylon lepszy od 14,20—14,50, Sumatra zł 12,60 do 12,80, Travancora — ceny bez zmiany — zbytu nie ma.

Na rynku londyńskim — tendencja w dalszym ciągu mocna. Współzawodnictwo na wszystkie gatunki herbaty indyjskiej bardzo silne. Chociaż zwyczajne gatunki herbaty indyjskiej notowano w przedostatnim tygodniu po cenie 1/2¼ d za lb., to jednak po cenie tej można było nabyć tylko małe ilości herbaty. Popyt na herbaty zwyczajne i lepszych gatunków — dobry. Herbaty ceylońskiej poniżej ceny 1/3 d sprzedano w przedostatnim tygodniu bardzo mało. Za gatunek zwyczajny i średni ceny wzrosły o 1/4 d. na 1 lb. Bardzo dobrym popytem cieszyły się herbaty ceylońskie lepszych gatunków, szczególnie o dobrym aromacie. Za herbaty te ceny miały tendencję zwyżkową. Należy zatem przewidywać dalszej zwyżki ceny na odnośne gatunki herbaty. Herbaty chińskie sprzedawane były po różnych cenach.

W ubiegłym tygodniu sprzedano herbaty ogółem 80.949 skrzyń, wobec 84.370 skrzyń w przedostatnim tygodniu.

Notowania cen za 1 lb. przedstawiały się w czasie od 13 do 24 września br. jak następuje:

gatunek herbaty	indyjskie	ceylońskie
liściaste	1/2¼ d—5/6 d	1/2¾ d—2/2¾ d
pekoe i orange pekoe (łamane)	1/2¼ d—7/4 d	1/2¾ d—2/4¾ d
miał herbaciany	1/2¼ d—3/3½ d	1/3 d—2/-¼ d

W ostatnim tygodniu górna granica notowań nie przekraczała w herbacie indyjskie: za herbaty liściaste 5/— d, miał herbaciany 2/10 d, a za herbaty ceylońskie: liściaste 1/10 d, orange pekoe i pekoe łamane 2/— d, miał herbaciany 1/8 d.

Przeciętne ceny za herbaty z Javy i Sumatry są następujące: Java w ostatnim tygodniu 1/2,54 d, wobec 1/3.83 d w przedostatnim tygodniu, Sumatra 1/1,16 d, wobec 1/1.12 d.

Ceny za herbaty chińskie dochodziły za gatunek: najlepszy do 2/11 d za lb., średni gat. do 1/4 d, za miał herbaciany i herbaty łamane do 7 d.

Korzenie.

Zapasy pieprzu duże. Na artykuł ten zainteresowanie ze strony kupców krajowych bardzo słabe. Zbyt mały. Transakcje dochodzą do skutku w sporadycznych wypadkach. Towar sprzedaje się nadal bez zarobku. Na cynamon i piment zainteresowanie i zbyt normalny. Ceny za pieprz zniżkowały o 5—10 groszy na kg i wynoszą loco magazyn importera zł 4,65—4,70 za kg. Ceny za piment bez zmiany (6,15—6,20). Ceny za cynamon mają tendencję zwyżkową. Cassia vera sprzedawany jest po zł 6,20—6,40 za kg w hurcie, a cynamon lignea po zł 5,00—5,10.

Owoce suszone.

Sułtanki tureckie mają tendencję zwyżkową. Zakontraktowanie w Turcji większych dostaw przez Niemcy pociągnęło za sobą zwyżkę ceny zakupu o 5 Ł tureckich na 100 kg. Ceny zakupu sułtanek greckich mają również tendencję zwyżkową. Wzrost cen wynosi 8—10 sh na 100 kg.

Zapotrzebowanie rynku krajowego na sułtanki większe niż w poprzednim okresie sprawozdawczym. Ceny wahają się za 1 kg loco magazyn importera za towar oclony: sułtanki tureckie zł 2,10—2,20, greckie zł 2,20—2,30. amerykańskie zł 2,40—2.45.

Na rodzynki i koryntki brak zbytu. W śliwkach zbyt mały, lecz pomimo tego ceny mają tendencję zwyżkową z uwagi na zwyżkę cen na rynkach zakupu.

Ziarno kakaowe.

W dniu 23 bm. notowano na rynku londyńskim ziarno accra za 50 kg cif kontynent gatunek dobrze fermentujący się z dostawą na listopad — grudzień 36/— sh, a na styczeń — marzec 36/3 sh. Tendencja słabsza.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 13 do 25 września br. urządziły Aukcje Owocowe 2 przetargi, na których wystawiły 180 skrzyń pomarańcz Mosambique, 1.014 klatek winogron włoskich i 300 skrzyń cytryn włoskich. Ostatnie dwie partie sprzedano tranzytem winogrona po 155 lirów za klatkę, cytryny 180 skrzyń po 44—45 lirów i 120 skrzyń po 42 liry za skrzynię. Pomarańcze z Mosambique sprzedano wszystkie po 1,30 zł za kg.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 16 września przetarg, na którym wystawiły 180 skrzyń pomarańcz z Mosambique oraz 1.014 klatek winogron włoskich.

Pomarańcze w całości sprzedano po 1.30 zł za 1 kg.

Winogrona włoskie sprzedano tranzytem do Katowic po 155 lirów za klatkę. Następna aukcja odbyła się dnia 23 września. Wystawiono na aukcję 300 skrzyń cytryn włoskich — towar obcy tranzyto. Cała partia została sprzedana, z tego 180 skrzyń po 44—45 lirów i 120 skrzyń po 42 liry za 1 skrzynię.

SYTUACJA NA RYNKU OWOCÓW KRAJOWYCH (HURT).

W ostatnich dniach zaznaczyła się na rynku gdyńskim — w owocach krajowych mocniejsza tendencja, która jest uzasadniona mniejszym dowozem towaru.

W związku z tym cena jabłek i gruszek zwyżkowała na 40—50 groszy za kg.

Śliwek jest bardzo mało na rynku. Notowane ceny 35—55 groszy.

Cena pomidorów 10 groszy za kg. Dowóz bardzo słaby.

W owocach zagranicznych odczuwa się brak cytryn. Ceny utrzymują się na dotychczasowym poziomie, ponieważ kupcy wstrzymali się z zakupem towaru do nadejścia cytryn z nowych zbiorów. Pierwsze transporty spodziewane są w Gdyni w pierwszej połowie października.

W międzyczasie nadejść mają jeszcze transporty cytryn syryjskich i palestyńskich.

Winogrona holenderskie sprzedawane są w hurcie po 9 i 10 zł za klatkę.

Winogrona bułgarskie — 1,40 do 1,50 zł za 1 kg.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 13 września 1937 roku nadszedł do Gdyni s/s „Baltrover" z transportem 2.512 kg kawy, 10.300 kg herbaty i 65.196 kg pomarańcz z Mosambique. Towar nadszedł z przeładunkiem w Londynie.

s/s „Alssund" przywiózł do Gdyni dnia 13 września 1.257 worków kawy dla importerów polskich i 538 worków dla Gdańska.

Dnia 15 września nadeszło do Gdyni s/s „Vikingland" ca 5.000 kg fig tureckich.

s/s „Chorzów" zawinął do portu gdyńskiego dnia 13 września z ładunkiem 4.000 kg herbaty, 4.300 kg kawy i 10.000 kg pomarańcz z Mosambique.

Dnia 16 września nadszedł do Gdyni z Londynu s/s „Lech", który przywiózł 16.441 kg herbaty, 6.678 kg kawy i 12.647 kg pomarańcz z Mosambique.

s/s „Puck" przywiózł dnia 21 września 2.000 kg kawy, 10.000 kg herbaty i 38.000 kg pomarańcz z Mosambique.

Dnia 24 września s/s „P. N. Damm" nadszedł z Londynu z transportem 240 worków kawy dla Gdyni i 317 worków kawy dla Gdańska.

Dnia 27 września s/s „Ebro" nadszedł z ładunkiem pomarańcz i cytryn włoskich.

W tym samym dniu s/s „Baltrover" nadszedł z Londynu z transportem kawy i herbaty dla importerów polskich.

s/s „Lewant", którym nadeszły cytryny włoskie i owoce suszone z Grecji i Turcji, przybił do portu dnia 28 września.

s/s „Scania" spodziewany jest w Gdyni w pierwszej połowie października. Statkiem tym nadejdą cytryny włoskie nowych zbiorów.

DOWOZY BANANÓW.

W czasie od 13 do 25 września br. dowieziono bananów zielonych do Gdyni ogółem 66.673 kg, w tym 40.973 kg z Ameryki Środkowej. 11.700 kg z Kamerunu franc. i 14.000 kg z Jamajki.

W bieżącym tygodniu nadejść ma ogółem 40—45 ton bananów z Jamajki.

CYTRYNY Z PALESTYNY.

W drugim tygodniu września br. załadowano w Palestynie 1.250 skrzyń cytryn dla Polski. Towar nadejdzie do Gdyni w pierwszych dniach października br. Cytryny przeznaczone są dla firmy S. Goldfarb w Warszawie.

KRONIKA ZAGRANICZNA

KONIUNKTURA W EKSPORCIE BANANÓW Z JAMAJKI.

Eksport bananów z Jamajki obecnie znacznie się poprawił po ostatnich słabych latach. Wywieziono w pierwszych 7 miesiącach rb. 15.772.542 gron w porównaniu z 9.420.365 w tym okresie w roku ubiegłym. W lipcu jednak eksport był tylko nieznacznie wyższy niż w lipcu r. ub. Obecnie eksportuje się 650.000 gron tygodniowo. Jeśli utrzyma się obecny poziom wywozu, eksport za ten rok wykaże znaczną zwyżkę. Produkcja bananów w Jamajce daje rocznie 4,16 mil. Ł.

KONTROLA EKSPORTU HERBATY.

Międzynarodowy Komitet Herbaciany wydał ostatnio komunikat, że Rządy: Indyj, Ceylonu i Wschodnich Indyj Holenderskich zawarły porozumienie między sobą co do kontynuowania kontroli planu eksportu herbaty na dalsze pięć lat, począwszy od 1 IV 1938 r.

Głosy co do strony dystrybucyjnej (strony handlowej) nie są bynajmniej wśród zainteresowanych sfer handlowych jednomyślne na kwestię kontynuowania kontroli planu eksportu. Z polemiki prasowej, jaka toczy się na ten temat można wnioskować, że dużo poważnych dystrybutorów zastanawia się nad tym, czy dla wykonania planu eksportu nie zajdzie konieczność zwołania narady w tej kwestii z innymi krajami (sekcjami). Uważają oni, że nie tylko ważną jest sprawa uregulowania eksportu herbaty ale również i produkcji w całości jako takiej.

SPADEK EKSPORTU KAWY W BRAZYLII.

Opublikowane zostały już przez Państwowy Urząd Kawowy dane statystyczne o wysokości eksportu kawy brazylijskiej w miesiącu sierpniu br. Mianowicie wg tych danych eksport kawy z Brazylii wynosił w tym miesiącu 1.652 tys. worków, a w sierpniu ub. r. 1.743 tys. worków. Eksport w sierpniu roku bieżącego spadł w stosunku do eksportu w takimże okresie ub. r. o 91 tys. worków. Spadek eksportu wywołał duże zaniepokojenie wśród sfe gospodarczych Brazylii. W okresie od 1 stycznia do 31 sierpnia br. Brazylia wywiozła o 280 tys. worków kawy mniej niż w takimże okresie ub. r., mianowicie 7.625 tys. worków, a w roku ubiegłym 7.905 tys. worków.

PRZEWÓZ POMIDORÓW SAMOLOTEM.

Jedna z firm eksportowych na wyspie Jersey (brytyjskiej) — podjęła się w dniu 23 VII br. próby wysyłki pomidorów z tej wyspy do Anglii samolotem. Ogółem wysłała 16 skrzyń pomidorów, wagi około 240 funtów. Przesyłka załadowana została na samolot w Jersey o godz. 19,30 i o godz. 22,45 osiągnęła w Southampton pociąg do Liverpoolu i następnego dnia rano o godz. 7,57 znalazła się już na rynku w Liverpoolu do sprzedaży. Eksporter jak i odbiorca z przewozu pomidorów samolotem są bardzo zadowoleni.

7—15 piastrów.

Rumunia.

W roku bieżącym zbiory orzechów rumuńskich dały o ca 25% lepsze rezultaty od zeszłorocznych zbiorów. Wyższy jest również gatunek owocu w roku bieżącym. Zbiory obliczane są ogółem na ca 16.000 t. Towar oferowany jest według następującego sortymentu: 28—30 mm „Medium", 30—32 mm „Fancy" i ponad 32 mm „Jumbo".

Turcja.

Sułtanki tureckie nie cieszą się w roku bieżącym zbyt dużym zainteresowaniem, ceny jednak są wysokie i przewyższają o ca 100% zeszłoroczne. Porównując dokonane transakcje z roku ub. z transakcjami w roku bież. widzimy bardzo poważny spadek tychże. W roku 1936 płacono 8—13 piastrów za worek, zaś w roku bieżącym 11—23 piastrów.

Figi tureckie cieszą się większym zainteresowaniem w obecnym sezonie i w związku z tym już w pierwszych dniach dokonano poważnych transakcyj.

Ceny są wyższe od cen zeszłorocznych i kształtują się 8—15 piastrów. W 1936 roku

Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 15 października 1937 r. | NR 19

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Wizyta Ministra Przemysłu i Handlu do krajów bałtyckich

Minister Przemysłu i Handlu p. Antoni Roman odbył ostatnio podróż oficjalną do Estonii, Finlandii i Łotwy. O celach i wynikach swej podróży P. Minister Roman wypowiedział redaktorowi Biuletynu uwagi następujące:

— Udając się w tę podróż drogą morską i oczywiście na statku polskim, utrzymującym regularne połączenie z portami Estonii i Finlandii, pragnąłem przede wszystkim podkreślić, że Polska ma wielkie zainteresowanie w żegludze na Bałtyku i że przywiązuje wielką wagę do rozwoju swych stosunków handlowych z państwami bałtyckimi drogą morską. Polska dąży do zajęcia na Bałtyku miejsca, które jej się należy i do współpracy jak najściślejszej z państwami, osiadłymi nad Bałtykiem. Z tych też względów znaczenie polskiej bandery powinno na morzu tym wzrastać, co idzie w parze z ogólnym ożywieniem wymiany handlowej pomiędzy państwami bałtyckimi i skandynawskimi między sobą i z ich penetracją na dalsze rynki. Rozwój dalekomorskich, zaoceanicznych połączeń portu gdyńskiego może mieć poważne znaczenie nie tylko dla obsługi potrzeb handlowych Polski, lecz również potrzeb państw bałtyckich, które siłą rzeczy nie są w możności i nie mają potrzeby rozwijać samodzielnie tak rozgałęzionej sieci bezpośrednich połączeń z dalekimi krajami za oceanami.

Chciałbym przy tej sposobności podkreślić sprawność i wysoką efektywność naszej linii regularnej z Estonią i Finlandią. Skorzystałem z mej podróży na „Cieszynie", aby zaznajomić się możliwie wszechstronnie z pracą na tym statku podczas podróży morskiej i z pracą całej załogi. Stwierdzam z zadowoleniem, że wszystkie komórki tej jednostki morskiej funkcjonowały jak najsprawniej, mieliśmy w obie strony pełny ładunek. Przyjście do Tallina nastąpiło z dokładnością w czasie do jednej minuty, to samo stwierdziłem przy powrotnej podróży z Helsinek do Rygi; przycumowaliśmy w centrum stolicy Łotwy, w pobliżu zamku, punktualnie o godzinie 10,30 rano, tak jak przewidziane było w planie podróży.

Sprawę wzajemnej współpracy na szlakach morskich poruszałem z mymi kolegami w Estonii, w Finlandii i na Łotwie i przyznać muszę z zadowoleniem, że znalazłem u nich zrozumienie dla tych spraw i gotowość współpracy. Mówiąc o mej podróży, wspomniałem o sprawach morskich na pierwszym miejscu dlatego, że pragnąłbym, aby sfery gospodarcze, działające w dziedzinie obsługi naszego handlu morskiego, zwróciły na ten stan rzeczy specjalną uwagę.

Oczywiście, że uważałem za konieczne porozumieć się z mymi kolegami w Estonii, w Finlandii i na Łotwie w sprawach, dotyczących naszej wzajemnej wymiany handlowej. Jak wiadomo, ze wszystkimi tymi państwami mamy bilanse handlowe kształtujące się zasadniczo aktywnie. Jest to rzeczą zrozumiałą ze względu na to, że dostarczamy im przeważnie surowce, których tym państwom brak. Z drugiej strony zbliżona struktura gospodarcza Estonii i Łotwy sprawia trudności

w wynalezieniu takich towarów, jakie moglibyśmy od nich nabywać. Niemniej jednak, stwierdzić mogłem w czasie mej podróży tak w Estonii i na Łotwie, jak również i w Finlandii zrozumienie dla tak gospodarczo kształtującego się stanu rzeczy. Zadaniem naszym jednak być powinno jak najgruntowniej poznać nasze wzajemne potrzeby i wpłynąć na takie kształtowanie się nadal naszych stosunków handlowych, ażeby mogły się one przyczynić do wydatniejszego podniesienia obrotów wzajemnych, i to w tym celu, abyśmy nie szukali w dalekich krajach takich artykułów, w które moglibyśmy się zaopatrzyć u naszych sąsiadów nad Bałtykiem.

Będę dążył do tego, aby stworzyć po mojej podróży odpowiednie warunki w tym kierunku, uważam jednak, że inicjatywa prywatna powinna dążyć do tego samego celu.

Na zakończenie pragnę wspomnieć o tym, że przyjęcie, jakiego doznaliśmy podczas całej naszej podróży, było nacechowane najdalej posuniętą serdecznością i szczerością. Mieliśmy możność nie tylko wejść w kontakt z przedstawicielami rządów, lecz również z licznymi przedstawicielami życia gospodarczego, uważałem, że również i te kontakty mają dla nas wielkie znaczenie praktyczne. Zwiedziliśmy najbardziej typowe dla każdego ze wspomnianych państw warsztaty pracy: widzieliśmy kopalnię łupku bitumicznego w Estonii, który to przemysł ma decydujące znaczenie na kształtowanie się stosunków gospodarczych w tym państwie i odgrywa olbrzymią rolę w jego eksporcie, widzieliśmy olbrzymie zakłady celulozy w Finlandii, funkcjonujące od dawna oraz nowowznoszone z ogromnym rozmachem, widzieliśmy wreszcie na Łotwie gigantyczne roboty przy budowie tamy wodnej na Dźwinie, która dostarczy znaczne zasoby energii elektrycznej, na koniec w Rydze zaznajomiliśmy się z wzorową organizacją eksportu masła, która stworzyła to, że masło łotewskie pod względem jakości na rynkach zagranicznych ustępuje jedynie masłu duńskiemu.

Skonstatowałem ku memu zadowoleniu stan prosperity u naszych sąsiadów nad Bałtykiem, skonstatowałem również, rzetelne dążenia z ich strony do rozwinięcia współpracy gospodarczej z nami. Ponieważ równie rzetelne dążenia do współpracy z nimi istnieją także z naszej strony, spodziewam się, że pobyt mój w Estonii, Finlandii i na Łotwie, aczkolwiek krótki, wyda pomyślne rezultaty.



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

W dniu 12 października odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby. Podczas posiedzenia tego Prezydium zaznajomiło się szczegółowo z wykonaniem budżetu Izby w roku bieżącym oraz omówiło projekt preliminarza budżetowego na rok 1938, który został przesłany do rozpatrzenia Izbowej Komisji Budżetowej, po czym z jej uwagami przedłożony zostanie do zatwierdzenia Plenarnemu zebraniu. W związku z tym Prezydium postanowiło zwołać zebranie to na dzień 29 października, zaś zebranie sekcyj izbowych na dzień 28 października. W dalszym ciągu posiedzenia Prezydium omówiło zagadnienia, związane z mającym nastąpić rozszerzeniem okręgu izbowego, wynikającym z ustalenia nowych granic województwa pomorskiego oraz wysłuchało referatu dyrektora Izby dra Kulikowskiego w sprawie uruchomienia w Gdyni arbitrażu skór surowych.

POBYT W GDYNI P. TADEUSZA SZUMAŃSKIEGO, REFERENTA HANDLOWEGO POSELSTWA R. P. W ATENACH.

W dniu 14 października przybył do Izby naszej p. Tadeusz Szumański, referent handlowy Poselstwa R. P. w Atenach. Celem wizyty p. Szumańskiego było zaznajomienie się z dezyderatami sfer gospodarczych tak handlowych jak i żeglugowo-portowych w odniesieniu do stosunków z Grecją.

Izba nasza ułatwiła p. Szumańskiemu nawiązanie kontaktów z poszczególnymi firmami, które ze swej strony sformułowały swe dezyderaty. Zaznaczyć należy, że dotychczasowa praktyka wizyt przedstawicieli polskich placówek zagranicznych wykazała pożytek tego rodzaju kontaktów, dających możność z jednej strony zaznajamiania czynników polskich z warunkami pracy na rynkach zagranicznych, a z drugiej poinformowania przedstawicieli polskich za granicą z dezyderatami sfer krajowych.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU WRZEŚNIU BR. ORAZ W PIERWSZYCH 3 KWARTAŁACH B. R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w mies. *wrześniu* br. osiągnęły 748.278 ton wobec 759.671,8 ton w mies. sierpniu br. oraz 654.878,4 ton w mies. wrześniu 1936 roku.

Miesiąc sprawozdawczy podobnie jak i poprzedni miesiąc sierpień przynosi nieznaczny 1,5%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. mies. sierpniem br. (759.671,8 ton) oraz 14,2%-owy wzrost w stosunku do miesiąca września 1936 r. (654.878,4 ton).

Ogólne wyniki zamorskich obrotów towarowych portu (przywóz i wywóz łącznie) w pierwszych 3 kwartałach br. (6.632.336,8 ton) wykazują 19,4%-owy wzrost obrotów w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego (5.551.687 ton). Kształtowanie się wzrostu zamorskich obrotów towarowych portu *(przywóz łącznie z wywozem)* ilustruje poniższe zestawienie:

Okres czasu rb.	+ — % w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego
I	— 10,8%
I—II	— 0,1%
I—III	+ 8,4%
I—IV	+ 14.4%
I—V	+ 15.6%
I—VI	+ 20,3%
I—VII	+ 20,9%
I—VIII	+ 20.1%
I—IX	+ 19,4%

Na uzyskanie tych ogólnych obrotów zamorskich w okresie pierwszych dziewięciu miesięcy roku bieżącego złożył się przywóz zamorski — 1.270.130,1 ton oraz wywóz zamorski — 5.362.206,7 ton.

Przywóz zamorski w okresie pierwszych dziewięciu miesięcy (I—IX) br. (1.270.130,1 t.) wykazuje poważny 42,5%-owy wzrost obrotów w porównaniu z przywozem zamorskim w tym samym okresie czasu roku ubiegłego (890.765,4 ton).

Wywóz zamorski w 3 pierwszych kwartałach rb. (5.362.206,7 t.) wykazuje 15,04%-owy wzrost obrotów w stosunku do analogicznego okresu czasu roku ubiegłego (4.660.921,6 ton). Podobnie jak i w poprzednim miesiącu sierpniu br. import wykazuje osłabienie tempa wzrostu.

Jak się kształtował wzrost importu i eksportu w okresie pierwszych dziewięciu miesięcy rb. to zilustruje to poniższe zestawienie:

Okres czasu rb.	+ — % w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego. Import	Eksport
I	+ 24.6%	— 16,1 %
I—II	+ 40.1%	— 6,04%
I—III	+ 46,9%	+ 2,2 %
I—IV	+ 52,2%	+ 8,05%
I—V	+ 52,6%	+ 8,9 %
I—VI	+ 50,3%	+ 13,1 %
I—VII	+ 54.3%	+ 14.7 %
I—VIII	+ 48,7%	+ 14,7 %
I—IX	+ 42,5%	+ 15,04%

W przeciwieństwie do eksportu, którego tempo wzrostu zwiększa się stale import, począwszy od miesiąca lipca br. ulega pewnemu nieznacznemu zahamowaniu. Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w miesiącu sprawozdawczym rb. (748.278,— ton) złożył się przywóz zamorski — 116.684,1 ton oraz wywóz zamorski — 631.593,9 ton.

Import zamorski w miesiącu sprawozdawczym rb. (116.684.1 ton) wykazuje 17,1%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem sierpniem br. (136.633,8 t.) oraz nieznaczny 1,1 procentowy wzrost w stosunku do miesiąca września rb. (115.315,4 ton).

Spadek importu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. m. sierpniem br. spowodowały przede wszystkim pozycje (w nawiasie dane za m. sierpień br.): ryż surowy — 79 ton (7.683 ton), żywica — 790 ton (851 t.), śledzie solone — 4.027 t. (4.818 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 13.395 t. (14.111 t.), oleje — 116 t. (243 t.), asfalt — 5 t. (724 t.), tytoń — 223 t. (777 t.), siarka — 801 t. (878 t.), przetwory chemiczne — 141 t. (380 t.), farby — 69 t. (154 t.), garbniki — 517 t. (588 t.), juta — 602 t. (1.064 t.), szmaty — 868 t. (1.343 t.), kauczuk — 337 t. (540 t.), celuloza — 725 t. (1.234 t.), złom żelazny — 28.936 t. (63.279 t.), wyroby żelazne i metalowe— 179 t. (407 t.), maszyny, aparaty i części — 391 t. (498 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 214 t. (253 t.)

Do pozycyj importu, które wzrosły w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. m. sierpniem należą: nasiona oleiste różne — 3.612 t. (2.241 t.) piryty — 7.500 t. (brak), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.359 t. (913 t.), tran — 1.583 t. (316 t.), napoje alkoholowe i inne — 108 t. (74 t.), fosforyty — 9.557 t. (4.221 t.), żużle Thomasa — 17.566 t. (11.200 t.), skóry — 2.639 t. (2.259 t.), wełna — 757 t. (633 t.), bawełna — 6.730 t. (4.214 t.), odpadki bawełny — 228 t. (191 t.), przędza bawełniana — 231 t. (168 t.), papier i makulatura — 2.049 t. (1.507 t.). papa i tektura — 46 t. (24 t.), żelazo surowe — 807 t. (520 t.), metale różne — 210 t. (158 t.), oraz samochody, motocykle i części — 507 t. (475 t.)

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w mies. wrześniu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego oraz m. sierpniem rb. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Wrzesień 1937	Sierpień 1937	Wrzesień 1936
Nasiona różne	2	4	64
nasiona oleiste	3.612	2.241	2.017
ryż surowy	79	7.683	7.169
owoce świeże	1.092	851	1.366
owoce suszone	636	596	428

konserwy owocowe	9	27	3
orzechy i migdały	80	23	9
kawa	311	350	709
herbata	86	111	120
kakao	331	120	643
korzenie	114	86	73
rośliny i mater. rośl.	63	213	107
żywica	790	851	397
śledzie świeże	909	146	421
śledzie solone	4.027	4.818	5.311
rudy różne i wyp. piryt.	13.395	14.111	10.811
piryty	7.500	—	—
oleje	116	243	143
smoła i smary	10	29	2
asfalt	5	724	584
tłuszcze i oleje rośl.	373	232	559
tłuszcze zwierz. sur.	1.359	913	1.451
tran	1.583	316	494
napoje alkoholowe	108	74	57
tytoń	223	777	107
siarka	801	878	181
przetwory chemiczne	141	380	239
farby	69	134	26
garbniki	517	588	1.330
fosforyty	9.557	4.221	11.197
żużle Thomasa	17.566	11.200	9.700
sól potasowa	—	—	—
skóry	2.639	2.259	3.810
wełna	757	633	1.221
odpadki wełniane	63	65	111
przędza wełniana	31	13	33
bawełna	6.730	4.214	4.883
odpadki bawełny	228	191	213
przędza bawełniana	231	168	211
len, konopie, sizal i in. wł.	46	81	63
juta	602	1.064	1.675
szmaty	868	1.343	1.893
kauczuk	337	540	711
wyroby gumowe	185	80	67
papier i makulatura	2.049	1.507	1.579
papa, tektura	46	24	11
celuloza	725	1.234	719
żelazo surowe	807	520	532
metale różne	210	158	237
złom żelazny	28.936	63.279	35.851
miedź	1.622	1.612	899
cyna	69	142	148
wyroby metalowe	179	407	303
maszyny, aparaty i części	391	498	364
części wagonów i lok.	214	253	376
samochody, motocykle i części	507	473	53
różne	2.748	2.912	3.430
Razem	116.684	136.634	115.315

Nieznaczny wzrost importu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego (w nawiasie dane za mies. wrzesień 1936 r.) spowodowały przede wszystkim pozycje: nasiona oleiste — 3.612 t. (2.017 t.), żywica — 790 t. (397 t.), śledzie świeże — 909 t. (421 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 13.395 t. (10.811 t.), piryty — 7.500 t. (brak), tran — 1.583 t. (494 t.), siarka — 801 t. (181 t.), żużle Thomasa — 17.566 t. (9.700 t.), bawełna — 6.730 t. (4.883 t.), papier i makulatura — 2.049 t. (1.579 t.), żelazo surowe — 807 t. (532 t.), miedź — 1.622 t. (899 t.), maszyny, aparaty i części — 391 t. (364 t.) oraz samochody, motocykle i części — 507 t. (53 t.)

Decydujący wpływ wywarły tu towary masowe, jak rudy, piryty i żużle Thomasa.

Spadły natomiast pozycje (w nawiasie dane za mies. wrzesień 1936 r.): ryż surowy — 79 t. (7.169 t.), owoce świeże — 1.092 t. (1.366 t.), kawa — 311 t. (709 t.), kakao — 331 t. (643 t.), śledzie solone — 4.027 t. (5.311 t.), fosforyty — 9.557 t. (11.197 t.), skóry — 2.639 t. (3.810 t.), juta — 602 t. (1.675 t.), szmaty — 868 t. (1.893 t.), kauczuk — 337 t. (711 t.), złom żelazny — 28.936 t. (35.851 t.) oraz części wagonów i lokomotyw — 214 t. (376 t.) Spośród tych pozycyj zwraca jedynie uwagę poważny spadek importu złomu żelaznego.

W okresie trzech pierwszych kwartałów rb. w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ub. zwraca uwagę wzrost (w nawiasach dane za trzy kwartały 1936 roku): rudy różne i wypałki pirytowe — 130.089 t. (82.352 t.), nasiona oleiste — 38.808 t. (29.308 t.), owoce świeże — 36.156 t. (28.977 t.), śledzie solone — 19.069 t. (17.129 t.), piryty — 27.246 t. (11.716 t.), tran — 4.273 t. (1.963 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 10.078 t. (9.678 t.), tytoń — 2.275 t. (2.040 t.), siarka — 4.400 t. (2.344 t.), przetwory chemiczne — 2.099 t. (1.802 t.), farby — 372 t. (286 t.), fosforyty — 89.941 t. (83.923 t.), żużle Thomasa — 58.812 t. (38.536 t.), juta — 13.138 t. (9.288 t.), szmaty — 5.032 t. (4.349 t.), kauczuk — 5.032 t. (4.349 t.), wyroby gumowe — 1.854 t. (733 t.), papier i makulatura — 16.274 t. (10.185 t.), celuloza — 9.086 t. (5.155 t.), żelazo surowe — 5.476 t. (3.281 t.), metale różne — 2.350 t. (1.410 t.), złom żelazny — 496.350 t. (273.193 t.). miedź — 12.327 t. (8.826 t.), cyna — 1.188 t. (1.014 t.), cynk — 372 t. (230 t.), maszyny, aparaty i części — 4.451 t. (4.264 t.) oraz samochody, motocykle i części — 4.104 t. (877 t.)

Podobnie, jak i na terenie ogólnego handlu zagranicznego R. P. wzrost importu wykazują szczególnie surowce hutnicze, surowce dla krajowych fabryk nawozów sztucznych oraz z produktów gotowych — samochody, motocykle i ich części.

Spadły natomiast w okresie trzech pierwszych kwartałów rb. w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego pozycje importu zamorskiego: nasiona różne — 305 t. (1.232 t.), ryż surowy — 46.001 t. (49.725 t.), owoce suszone — 2.885 t. (3.293 t.), kawa — 3.122 t. (4.838 t.), smoła i smary — 294 t. (792 t.), asfalt — 2.017 t. (3.659 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 2.863 t. (4.207 t.), garbniki — 10.406 t. (12.953 t.), skóry — 19.736 t.

(21.177 t.), wełna — 16.171 t. (19.160 t.), przędza wełniana — 271 t. (404 t.), bawełna — 58.492 t. (65.119 t.), juta — 8.187 t. (9.801 t.), wyroby żelazne i metalowe — 2.310 t. (5.142 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 2.479 t. (3.604 t.) Spośród wyżej wymienionych pozycyj należałoby podkreślić ok. 7%-owy spadek importu ryżu surowego, oraz ok. 10%-owy spadek bawełny surowej.

Wywóz zamorski w miesiącu wrześniu rb. (631.593,9 ton) wykazuje nieznaczny 1,3%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem sierpniem rb. (623.038 ton) oraz poważny 17,1%-owy wzrost w stosunku do miesiąca września 1936 r. (539.563 ton).

Decydujący wpływ jak w wielu poprzednich miesiącach, wywarła tu grupa wytworów mineralnych (w nawiasach dane za miesiąc sierpień br.): węgiel eksportowy — 500.200 t. (394.521 t.) oraz węgiel bunkrowy — 50.833 t. (32.412 t.) Poza grupą mineralną wzrosły pozycje: nasiona i rośliny — 381 t. (112 t.), bekony — 1.587 t. (1.553 t.), drób i ptactwo bite — 159 t. (24 t.), jaja — 2.578 t. (2.458 t.), przetwory mięsne — 2.061 t. (1.335 t.), makuchy — 580 t. (brak), salmiak — 60 t. (50 t.), karbid — 55 t. (40 t.). sól potasowa — 4.900 t. (155 t.), bawełna i odpadki — 226 t. (121 t.), bale i słupy — 10.662 t. (7.303 t.), drewno tarte — 17.228 t. (15.771 t.), klepki — 121 t. (76 t.), dykty i forniery — 1.455 t. (1.234 t.), papier — 683 t. (198 t.), żelazo surowe — 372 t. (255 t.) oraz metale różne — 156 t. (26 t.)

Grupa hodowlana wykazuje nieznaczny wzrost wywozu. Spośród produktów chemicznych zwraca uwagę ukazanie się poważnej partii soli potasowej. Miesiąc sprawozdawczy wnosi z dawna oczekiwaną poprawę wywozu tarcicy oraz bali i słupów.

Spadek wywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. sierpniem br. wykazały pozycje: mąka ryżowa — 700 t. (1.226 t.). ryż wył. — 104 t. (153 t.), szynki i inne peklowane — 316 t. (385 t.), masło — 412 t. (612 t.), cement — 261 t. (586 t.), sól kuchenna i przem. — brak (392 t.), koks — 13.802 t. (23.790 t.), cukier — 606 t. (4.844 t.), wytłoki buraczane — brak (276 t.), mączka kostna — 150 t. (413 t.), siarczan amonu — brak (2.041 t.), skóry — 137 t. (180 t., tkaniny — 522 t. (658 t.), wyroby z drzewa — 478 t. (821 t.), papa i tektura — 204 t. (445 t.), żelazo handlowe — 5.083 t. (7.967 t.), wyroby żelazne i metalowe — 1.103 t. (1.894 t.), szyny kolejowe — 1.012 t. (4.040 t.), rury żeliwne i żelazne — 1.756 t. (2.640 t.), cynk — 1.514 t. (1.926 t.) oraz blacha cynkowa — 276 t. (283 t.) Produkty hodowlane wykazują nieznaczne wahania in minus. Zwraca natomiast uwagę poważny spadek wywozu cukru oraz produktów hutniczych. Ustał zupełnie również eksport siarczanu amonu.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w mies. wrześniu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego oraz miesiącem *sierpniem rb.* poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Wrzesień 1937	Sierpień 1937	Wrzesień 1936
Strączkowe	17	—	90
mąka ryżowa	700	1.226	850
mąka	—	—	50
mąka pastewna	—	—	857
ryż wyłuszczony	104	153	260
słód	834	810	855
owoce świeże	—	20	31
konserwy owocowe	1	2	17
nasiona i rośliny	381	112	263
szynki i inne pekl.	316	385	40
bekony	1.587	1.553	1.447
drób i ptactwo bite	159	24	213
jaja	2.578	2.458	1.623
masło	412	612	1.657
cement	261	586	1.156
sól kuch. i przem.	—	392	440
węgiel kamienny	500.200	477.031	394.521
węgiel bunkrowy	50.833	52.137	32.412
koks	13.802	23.790	27.145
oleje i parafina	—	6	12
tłuszcze zwierzęce	6	—	605
przetwory mięsne	2.061	1.335	1.404
cukier	606	4.844	13.839
napoje alkoholowe	17	15	18
spirytus	—	—	3
makuchy	580	—	356
otręby	—	—	409
wytłoki buraczane	—	434	276
soda	—	—	7
salmiak	60	50	38
karbid	55	40	129
farby	—	6	3
mączka kostna	150	413	102
biel cynkowa	228	424	351
sól potasowa	4.900	155	200
saletra	9	15	511
siarczan amonu	—	2.041	—
skóry	137	180	70
tkaniny	522	658	750
bawełna i odpadki	226	121	89
bale i słupy	10.662	7.303	—
drewno tarte	17.228	15.771	28.200
wyroby z drzewa	478	821	981
klepki	121	76	156
dykty i forniery	1.455	1.234	1.443
meble gięte	448	479	469
wyroby koszykarskie	56	58	148
papier	683	198	500
papa i tektura	204	445	251
celuloza	185	204	1.027
żelazo surowe	372	255	823
żelazo handlowe	5.083	7.967	6.865
metale różne	156	26	1
wyroby metalowe	1.103	1.894	2.226

szyny kolejowe	1.012	4.040	2.065
rury żeliwne i żel.	1.756	2.640	1.799
cynk	1.514	1.926	1.181
blacha cynkowa	276	283	467
różne	7.060	5.548	7.707
Razem	631.594	623.038	539.563

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego wykazuje poważny wzrost przede wszystkim dzięki grupie wytworów mineralnych, jak (w nawiasach dane za mies. wrzesień 1936 r.): węgiel kamienny — 500.200 t. (394.521 t.) oraz węgiel bunkrowy — 50.833 t. (32.412 t.) Poza grupą mineralną wzrosły pozycje następujące: nasiona i rośliny — 381 t. (263 t.), szynki i inne peklowane — 316 t. (40 t.), bekony — 1.587 t. (1.447 t.), jaja — 2.578 t. (1.623 t.), przetwory mięsne — 2.061 t. (1.404 t.), makuchy — 580 t. (356 t.), sól potasowa — 4.900 t. (200 t.), skóry — 137 t. (70 t.), bale i słupy — 10.662 t. (brak), papier — 685 t. (500 t.), metale różne — 156 t. (1 t.) oraz cynk — 1.514 t. (1.181 t.)

Spadły natomiast pozycje (w nawiasach dane za mies. wrzesień 1936 r.): mąka ryżowa — 700 t. (850 t.), mąka — brak (50 t.), mąka pastewna — brak (857 t.), ryż wyłuszczony — 104 t. (260 t.), masło — 412 t. (1.657 t.), cement — 261 t. (1.156 t.), sól kuch. i przem. — brak (440 t.), cukier — 606 t. (13.839 t.), biel cynkowa — 228 t. (351 t.), tkaniny — 522 t. (750 t.), drewno tarte — 17.228 t. (28.200 t.), żelazo handlowe — 5.083 t. (6.865 t.), szyny kolejowe — 1.012 t. (2.065 t.) oraz wyroby żelazne i metalowe — 1.103 t. (2.226 t.)

Spośród powyższych danych zwraca uwagę poważny spadek wywozu cukru, tarcicy oraz szeregu produktów hutniczych.

Eksport zamorski w okresie trzech pierwszych kwartałów rb. w stosunku do analogicznego czasu roku ubiegłego wykazuje wzrost przede wszystkim dzięki ok. 15%-owego wzrostu wywozu węgla kamiennego — 4.099.399 t. (3.567.809 t.), węgla bunkrowego 433.421 t. (277.341 t.) oraz koksu — 186.129 t. (169.076 t.) Poza grupą mineralną wzrosły pozycje wywozu: mąki ryżowej — 4.392 t. (3.440 t.), szynek i innych peklowanych — 4.398 t. (939 t.), soli kuch. i przem. — 1.458 t. (1.125 t.), przetworów mięsnych — 17.222 t. (10.372 t.). melasy — 4.572 t. (brak) salmiaku — 574 t. (441 t.), mączki kostnej — 2.103 t. (1.707 t.), bieli cynkowej — 4.717 t. (2.888 t.), soli potasowej — 7.605 t. (2.836 t.), siarczanu amonu — 34.577 t. (13.424 t.), skór — 2.133 t. (682 t.), bawełny i odpadków — 3.351 t. (1.453 t.), bali i słupów — 28.718 t. (18.958 t.), wyrobów z drzewa — 4.972 t. (4.262 t.), dykty i fornierów — 13.288 t. (11.240 t.), mebli giętych — 4.250 t. (3.635 t.), papy i tektury — 2.278 t. (1.716 t.), żelaza surowego — 6.536 t. (5.807 t.), żelaza handlowego — 70.542 t. (60.987 t.), metali różnych — 1.576 t. (490 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 22.537 t. (14.604 t.), szyn kolejowych — 44.762 t. (5.311 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 23.830 t. (17.675 t.) oraz cynku — 11.499 t. (10.965 t.)

Na ogół liczny jest szereg tych pozycyj eksportu, które wzrosły w roku bieżącym. Spośród tych pozycyj zwraca uwagę poważny ok. trzechkrotny wzrost wywozu siarczanu amonu, ok. dziewięciokrotny — szyn kolejowych, ok. 70%-owy — przetworów mięsnych oraz ok. 50%-owy — bali i słupów. Do pozycyj towarowych, których eksport uległ w roku bieżącym załamaniu należy przede wszystkim tarcica. Spadek eksportu drewna tartego w okresie trzech pierwszych kwartałów rb. w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego wyniósł ok. 44% — 116.863 t. (206.267 t.) Poza poważnym spadkiem tarcicy zmniejszył się wywóz: nasion i roślin — 2.006 t. (5.209 t.), masła — 4.076 t. (8.895 t.), cementu — 4.566 t. (11.993 t.), tłuszczów zwierzęcych — 2.990 t. (3.945 t.), cukru — 30.042 t. (53.518 t.), makuchów — 9.178 t. (13.635 t.), wytłoków buraczanych — 2.818 t. (3.705 t.), sody — 4 t. (2.104 t.), karbidu — 1.430 t. (1.736 t.), saletry — 107 t. (561 t.), papieru — 3.958 t. (5.613 t.), celulozy — 3.614 t. (8.659 t.) oraz blachy cynkowej — 3.379 t. (4.436 t.) Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek wywozu masła, cukru i sody.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje w porównaniu z mies. sierpniem br. spadek ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 492 (493) statki o pojemności 482.531 n. r. t. (517.545 n. r. t.), wyszło zaś 505 (487) statków o pojemności 492.440 n. r. t. (514.990 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Polska — 2, Anglia — 3, Niemcy — 4, Finlandia — 5, Włochy — 6, Dania — 7, Norwegia — 8, Stany Zjedn. Am. P. — 9, Łotwa — 10, Estonia — 11, Francja — 12, Holandia — 13, Grecja — 14, Rumunia — 15, Jugosławia — 16, W. M. Gdańsk — 17, Islandia — 18 oraz Panama — 19.

Bandera polska przesunęła się z 1 miejsca (w sierpniu) na 2 oraz bandera francuska z 7 miejsca (w mies. sierpniu) na 12 miejsce. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. wrześniu rb. wyniósł 980,7 n. r. t. (1.049,7 n. r. t.) Średni postój statków w porcie wyniósł 48,5 godzin (49,8 godzin). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 43 (45).

Ruch statków w miesiącu wrześniu br. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	NRT.	ilość	NRT.
Polska	56	67.671	59	77.139
W. M. Gdańsk	4	1.276	5	2.799
Anglia	23	46.586	24	40.411
Dania	51	35.000	55	36.818
Estonia	26	15.741	26	16.183
Finlandia	33	33.775	36	39.870
Francja	4	12.934	3	12.564
Grecja	4	6.220	3	5.316
Holandia	25	10.457	21	8.102
Islandia	1	435	1	435
Jugosławia	1	1.135	2	3.884
Łotwa	24	28.902	23	27.297
Niemcy	57	41.053	56	35.835
Norwegia	41	30.458	44	32.324
Panama	—	—	1	800
Rumunia	1	2.288	2	4.509
Stany Zjedn. A. P.	9	28.851	9	28.851
Szwecja	119	81.482	123	84.037
Włochy	13	38.267	12	35.266
Razem	492	482.531	505	492.440

Ruch pasażerów w związku z zakończeniem się sezonu wycieczek morskich, organizowanych przez G. A. L., wykazuje poważne osłabienie. Przyjechało bowiem 1.504 (3.681) pasażerów, w tym: z Anglii — 71, Belgii — 24, Danii — 141, Finlandii — 25, Francji — 59, Holandii — 5, Stanów Zjedn. Am. P. — 206, Szwecji — 37, oraz wycieczek morskich G. A. L. — 936 (2.415). Wyjechało zaś 3.530 (4.946) pasażerów, w tym: do Anglii — 492, Argentyny — 402, Brazylii — 297, Danii — 62, Finlandii — 2, Francji — 307, Kanady — 95, Łotwy — 2, Niemiec — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 1.357, Szwecji — 11 oraz wycieczek morskich G. A. L. — 502 (2.274) osób.

IZBA ROZRACHUNKOWA PRZY ODDZIALE BANKU POLSKIEGO W GDYNI.

Bank Polski Oddział w Gdyni, doceniając znaczenie obrotu bezgotówkowego i idąc na rękę miejscowym Bankom, uruchomił z dniem 1 października br. Izbę Rozrachunkową, do której przystąpiły w charakterze uczestników:

1) Bank Cukrownictwa, S. A. w Poznaniu — oddział Gdynia.
2) Bank Gospodarstwa Krajowego, oddział Gdynia.
3) Bank Handlowy w Warszawie, S. A. — oddział Gdynia.
4) Bank Zachodni, S. A. — oddział Gdynia.
5) Dom Bankowy dr Józef Kugel i Ska, Ska Kom. w Gdyni.
6) Komunalna Kasa Oszczędności miasta Gdyni.
7) Państwowy Bank Rolny, oddział Gdynia.
8) Powszechny Bank Związkowy w Polsce, S. A. — oddział Gdynia.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W I PÓŁROCZU 1937 R. W PORÓWNANIU Z TYMŻE RUCHEM W CAŁEJ POLSCE.

W ruchu budowlanym na terenie Polski Gdynia w dalszym ciągu odgrywa bardzo poważną rolę ze względu na intensywność swej rozbudowy. Stan ilustruje tabela następująca:

Budynki rozpoczęte.

Wyszczególnienie	1934	1935	1936	I półrocze 1937
liczba budynków				
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszkańców	6 303	6 699	8 117	2 530
Gdynia	301	630	438	142
%% udział Gdyni w budownictwie miast	4,8	9,4	5,4	5,6
kubatura w 1000 m³				
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszkańców	5,329	6 671	9,982	2,598
Gdynia	362	804	398	92
%% udział Gdyni w budownictwie miast	6,8	12,1	4,0	3,5

Tablica ta obejmuje wyłącznie budynki mieszkalne.

Z zestawienia tego nie można wydać opinii o ruchu budowlanym w Polsce i w Gdyni w porównaniu z latami poprzednimi, gdyż mamy zaledwie jedno półrocze. Wyciągnąć natomiast można wniosek, że udział Gdyni w budownictwie miast ogółem wzrósł co do liczby domów, zmalał w odniesieniu do ich kubatury. Świadczy to, że w Gdyni zaczynają budować coraz mniejsze domy, albo buduje się stosunkowo dużo baraków.

Cyfra 5,6%, odnosząca się do budynków rozpoczętych, względnie 6,8% — do budynków zakończonych nabiera swego waloru, gdy porównamy ją z %% stosunkiem ludności Gdyni do ludności miast z ludnością ponad 20.000 mieszkańców, który wynosi 1,5%.

Przechodząc do budynków zakończonych otrzymujemy następujące zestawienie:

Budynki zakończone.

Wyszczególnienie	1934	1935	1936	I półrocze 1937
liczba budynków				
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszkańców	5 261	5 534	5 496	1 755
Gdynia	226	438	398	119
%% udział Gdyni w budownictwie miast	4,3	7,9	7,2	6,8
kubatura w 1000 m³				
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszkańców	4 219	4 300	5 250	1 914
Gdynia	189	326	307	221
%% udział Gdyni w budownictwie miast	4,5	7,6	5,8	11,6

Z zestawienia widać, że udział budownictwa gdyńskiego w budownictwie miast bardzo poważnie się podniósł, prawie dwukrotnie, jeżeli porównamy z rokiem poprzednim.

Przedstawmy inne porównanie, a mianowicie liczbę izb. Otóż liczba izb rozpoczętych w miastach z ludnością ponad 20.000 mieszkańców wynosi w I półroczu 1937 — 23.163, w Gdyni — 1.422, co stanowi 6,1%.

W budynkach zakończonych na terenie miast z ludnością powyżej 20-000 mieszkańców liczba izb wynosi w I półroczu 1937 r. — 16.435, w Gdyni — 2.555, co stanowi 15,5%.

NOWE DYPLOMY W MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 11 bm. pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego odbyło się posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej do orzekania w sprawach dyplomowych w marynarce handlowej. Komisja po rozpatrzeniu podań przyznała nowe dyplomy następującym kandydatom:

Dyplom kapitana żeglugi wielkiej:

Abromowski Bronisław, Choynowski Rościsław, Gładysz Bronisław, Gorazdowski Stefan, Kucharski Bolesław, Lipkowski Henryk, Nowaczyński Janusz, Słomkowski Zenon.

Dyplom kapitana żeglugi małej:

Bobin Zbigniew, Chojnacki Władysław, Krzyżanowski Bohdan, Trebliński Józef.

Dyplom porucznika żeglugi wielkiej:

Dąbkowski Józef, Kotwica Stefan, Łotkowski Władysław, Majewski Leopold, Nagel Mieczysław, Szołkowski Bolesław, Umiński Marian, Werner Stefan.

Dyplom porucznika żeglugi małej:

Czarowicz Marian, Konopnicki Krzysztof, Kurecki Grzegorz, Kozłos Mirosław, Prowans Witold, Stępkowski Stefan, Ulankiewicz Stefan, Żelazowski Romuald, Zaborski Władysław.

Dyplom mechanika I klasy:

Jastrzębski Zygmunt, Piątek Ludwik, Skrzypek Kazimierz, Schmidt Brunon.

Dyplom mechanika II klasy:

Pleuss Jerzy, Słowikowski Wiktor, Sywula Marian, Szlosowski Roman, Wollman Rudolf.

Dyplom mechanika III klasy:

Paprocki Karol, Pawlak Stanisław, Terlikowski Bolesław.

Dyplom szypra II klasy: Sołończyk Michał.

Dyplom maszynisty III klasy: Jeka Franciszek, Lemke Stefan.



WOLNY PORT W GENUI STAJE SIĘ FAKTEM.

Włochy dotąd nie zrealizowały swego wielkiego programu tworzenia we wszystkich ważniejszych portach Italii wolnych stref. Obecnie jednak urzędowo zapowiedziane zostało na posiedzeniu Izby Handlowo - Przemysłowej w Genui, że powstanie wolny port, który obejmie istniejący już „Basen 18 października", z 10 kilometrami użytecznego nabrzeża, z 2—3 nowoczesnymi hangarami dla towarów, oraz z licznymi dźwigami. Znamienne jest, że przystanie dla ruchu w kierunku Włoskiej Wschodniej Afryki już się znajdują w granicach projektowanego wolnego portu

Stąd wywnioskować można, że nowa wolna strefa stanie się dogodnym punktem składowo - rozdzielczym towarów kolonialnych. Jak wiadomo włoskie koła żeglugowe, jak podczas organizacji przedsiębiorstwa S. A. N. I. S., tak i po zlikwidowaniu jego — linii La Costiera główny nacisk kładą na styczność linii somalijsko-abisyńskiej i bałtycko-skandynawskiej. Ponieważ praktycznie niemożliwe jest użycie jednego typu statków na drodze od Somali do Finlandii, przeto zorganizowany zostaje technicznie i formalnie najdogodniejszy przeładunek w nowym wolnym porcie Genui. Zbyteczne nadmieniać, że wolny por w Genui będzie miał również duże znaczenie ogólne dla rozwoju i ułatwienia obrotu towarowego w Genui.

PRZYSZŁOŚĆ MÄNTYLUOTO, JAKO ZIMOWEGO PORTU EKSPORTOWEGO FINLANDII NAD ZATOKĄ BOTNICKĄ

Systematycznie dążą fińskie koła eksportowe i żeglugowe do skracania okresu zimowego zamknięcia portu Mäntyluoto, chociaż jak dotąd osiągnięto tu znacznie mniej korzystne wyniki niż z portem Kotka, którego eksport zimowy drzewa odbywa się już prawie bez przerwy.

Jednak należy przewidywać, że niebawem również Mäntyluoto skróci ogromnie swe zamknięcie zimowe. Z jednej strony bowiem wykończona zostanie kolej Björneborg — Haapamakki, która otworzy dla Mäntyluoto niespławne w zimowych miesiącach duże zaplecze, dowożące wtedy drzewo koleją,

z drugiej zachodzi stałe powiększanie floty łamaczy lodu, w tym nowego dużego łamacza dla Mäntyluoto.

Otwierając zimowej żegludze coraz więcej portów drzewnych, odpowiednio związanych ze swym zapleczem, Finlandia polepsza swą sytuację na międzynarodowym rynku drzewnym, magazynując drewno eksportowe do ostatniej chwili u siebie, a przez to zmniejszając koszty pośrednictwa, oraz rozciągając produkcję drewna na cały rok równomiernie, co ma wielkie znaczenie dla kraju, którego rolnictwo i związana z nim produkcja rozciąga się zaledwie na 5 miesięcy roku.

ROZBUDOWA PORTU W RYDZE.

W bieżącym roku kalendarzowym ruch okrętów i towarów w porcie Rygi znacznie wzrósł, mianowicie ruch okrętowy prawie o 40 procent, ruch towarów — o 26 procent. W związku z powyższym, jak również w wykonaniu ogólnego planu gospodarczego Łotwa budować zamierza na prawym brzegu Dźwiny tuż obok portu eksportowego dwa nowe baseny, natomiast na lewym brzegu Dźwiny, w granicach właściwego miasta — port przemysłowy. Również założony ma być dok dla okrętów.

NOWA LINIA KONSTANCA — GENUA — MARSYLIA.

Rumuńskie Towarzystwo Żeglugowe (S. M. R.) otwarło kilka dni temu trzytygodniowy serwis na linii Constanca — Istanbul Thessaloński — Izmir — Malta — Genua — Marsylia. S. M. R. pracuje na stawkach frachtowych o 20% niższych niż konkurencja.

NOWA LINIA HAMBURG — FINLANDIA ZACHODNIA.

Utworzono nową linię żeglugową Finlandia Zachodnia — Hamburg. Linia ta, dla której nabyto już odpowiedni tonaż, połączy między innymi Abo, Raumo, Mäntyluoto i Vasa z Hamburgiem, pod nazwą Finlandia — Hamburg Linie. Armatorem jest Antti Wihurii.

NOWA FIŃSKA LINIA OKRĘTOWA.

Nowe towarzystwo okrętowe zostało założone w Mariehamn, pod dyrekcją p. Algot Johansson. Jest to piąte tow. okrętowe pod jego dyrekcją. Kupiono dla nowego towarzystwa s/s Oswal (Helsingborg), zbudowany w West Hartlepool w r. 1896, który ładuje 4.250 ton d. w. lub ok. 1.400 std. drzewa. Nazwa statku zostanie zmieniona.

ZAROBKI FLOTY DUŃSKIEJ W ŻEGLUDZE ZAGRANICZNEJ.

Zarobki floty duńskiej w żegludze zagranicznej wynosiły 215 mil. kor. w r. 1936, 201 mil. kor. w r. 1935 i 192 mil. kor. w r. 1934. Zarobki na przewozach z różnych krajów (w tym 2,7 mil. kor. na liniach regularnych) do krajów przy morzu Bałtyckim (oprócz Danii) wynosiły w 1935 r. 6,6 mil. kor., zaś w ruchu odwrotnym — 31,5 mil. kor. (w tym 5 mil. kor. na liniach regularnych).

DALSZA ZWYŻKA TARYFY PASAŻERSKIEJ NA PÓŁNOCNYM ATLANTYKU.

Na czerwcowej konferencji dyrektorów linij pasażerskich Północno - Atlantyckich postanowiono podnieść taryfę pasażerską o 5% od września. Obecnie na konferencji w październiku uchwalono dalszą podwyżkę o 5 dolarów dla wszystkich klas. Konferencja motywuje swą uchwałę wzrostem wydatków ogólnych wskutek podwyższenia płac i wyższych cen paliwa.

OCZEKIWANA ZWYŻKA STAWEK PRZEŁADUNKOWYCH W PORTACH RUMUNII.

W portach Rumunii — Constanca, Galac i Braila nastąpiła ostatnio zwyżka płac robotniczych, w związku z czym spodziewana jest ogólna zwyżka stawek dla okrętów za wykonywane w porcie prace.

WIELKI PROGRAM BUDOWY FLOTY HANDLOWEJ STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

Maritime Comission Stanów Zjednoczonych wypracowała program budowy floty handlowej kosztem 256 mil. dolarów. Ma być zbudowanych 60 statków frachtowych, 24 statki towarowo - pasażerskie, oraz jeden statek ulepszonego typu „Manhattan“, który ma zastąpić wycofany z użytku „Leviathan“. O tym to „super-manhattanie“ krążą w prasie codziennej fantastyczne wiadomości, że będzie miał niezwykłą szybkość, linie opływowe osobliwego wzoru itd. Prócz tego zbudowanych ma być 10 wielkich statków-tankowców na przewóz ropy.

STAN GRECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Mimo licznych strat i awaryj stan floty greckiej szybko się powiększa, a mianowicie w roku sprawozdawczym, kończącym się 1 lipca br. wynosił 613 statków z 1.855.435 t. rej. brutto pojemności, czyli o 55 tys. ton więcej aniżeli rok przedtem. Unieruchomionych statków było 49 z 63.700 t. r. brutto, w tym jednak znaczna część nie z braku frachtów, lecz z powodu starości, konieczności naprawy itp.

FRANCUSKI TONAŻ BEZROBOTNY ZWIĘKSZA SIĘ.

Pomimo, że wszędzie notowane jest zmniejszenie tonażu uwiązanego — we Francji tonaż ten zwiększa się i to nie tylko co do statków pasażerskich, ale i towarowych. Jest to charakterystyczne dla obecnego stanu że-

glugi francuskiej. Na 1 września rb. bezrobotny tonaż francuski wynosił 174 tys. ton, czyli o 24 tys. ton więcej niż w dniu 15 VII rb.

PRACA STOCZNI SZWEDZKICH.

Obecnie na stoczniach szwedzkich buduje się 29 statków pojemności 121.600 TRB, a ogólne zamówienia wynoszą 74 statki pojemności 367.500 TRB, z czego 34 statki pojemności 119.500 TRB na rachunek szwedzki, a 40 statków pojemności 248.000 TRB na rachunek obcych armatorów.

E. T. E. C. KONFERENCJA W SZTOKHOLMIE.

Na konferencji European Timber Exporters Convention w Sztokholmie postanowiono obniżyć kontyng. wywozowe drzewa o 10%. Kontyngent za r. 1937 wynosił 4.000.000 std.: zatem na rok 1938 przypadnie 3.600.000 std. Zmniejszenie będzie podzielone proporcjonalnie między wywozowymi krajami. Na konferencji były reprezentowane następujące państwa: Finlandia, USSR., Szwecja, Polska, Austria, Rumunia, Jugosławia, Łotwa i Czechosłowacja.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

PRODUKCJA I CENY ŻELAZA W SZWECJI.

Szwedzka produkcja żelaza ciągle wykazuje wielkie natężenie. Tegoroczna produkcja hut szwedzkich w większości już jest wysprzedana. Ceny za drut żelazny i blachę cienką spadły lekko, ale to oznacza tylko powrót do nominalnych kartelowych cen, które szwedzcy producenci ostatnio przekroczyli. Mocne ceny za żelazo walcowane utrzymują się. Ceny eksportowe wykazują tendencję zwyżkową, i wobec wielkiego zagranicznego zapotrzebowania, wywóz jest do pewnego stopnia ograniczony systemem kontyngentowym. Produkcja surówki w Szwecji za okres styczeń — sierpień rb. przekracza o 10% produkcję za ten okres w r. ub.; i produkcja odlewów i żelaza walcowanego o 17%. Cyfry dotyczące eksportu, importu i konsumcji krajowej żelaza walcowanego i kutego są w tym roku rekordowe. Są podane w następującej tabeli (w 1000 ton):

	Styczeń—sierpień 1936	1937	Różnica (%)
Produkcja żeliwa	377,3	413,3	9,5
Eksport żeliwa	43,2	56,0	29,6
Import żeliwa	100,3	133,7	33,4
Produkcja handlowego żelaza i stali	431,8	504,8	16,9
Eksport handlowego żelaza i stali	99,0	120,6	21,8
Import handlowego żelaza i stali	262,9	377,8	43,7
Krajowa konsumcja żelaza i stali	595,8	762,0	27,9

PROBLEM ROZWOJU DOSTAW TOWARÓW POLSKICH DO KANADY.

Obserwacje na temat wymiany towarowej polsko-kanadyjskiej wykazują, że zainteresowanie firm polskich rynkiem kanadyjskim jest bardzo małe. Jeżeli eksport polski do Kanady nie wzrasta we właściwym tempie, to w pierwszym rzędzie należy to przypisać zupełnemu brakowi zainteresowania ze strony polskich eksporterów. Firmy polskie na przykład prawie zupełnie nie zainteresowały się zawarciem traktatu handlowego polsko-kanadyjskiego. Po zawarciu traktatu nie tylko nie zwiększono transakcyj handlowych artykułami, które podobnie jak poprzednio nie korzystają ze zniżek specjalnych, lecz nawet eksport towarów polskich, którym przyznano pewne redukcje opłat celnych, nie zwiększył się. Natomiast eksporterzy kanadyjscy, nie mający w Polsce ani swych placówek handlowych, ani konsularnych, zareagowali na traktat nowymi transakcjami w Polsce, uprzednio nie notowanymi.

Rynek kanadyjski przedstawia duże możliwości dla polskiego wywozu, toteż polskie sfery eksportowe winny zwrócić nań baczną uwagę. Pamiętać jednak należy, że aby sprzedawać towary na rynkach zagranicznych, należy te towary nie tylko oferować, lecz również i pokazywać. Polscy więc eksporterzy winni utrzymywać stały kontakt z kupcami kanadyjskimi, przesyłając im oferty, cenniki, wzory, próbki, katalogi ilustrowane etc. Celem ułatwienia importerowi kanadyjskiemu zorientowania się w ofercie, należy podawać ceny w dolarach kanadyjskich, zaś miary i wagi nie w jednostkach metrycznych (metry i kg), a w jednostkach angielskich, jak to robią inne kraje zagraniczne.

Znanym jest faktem, że cały szereg artykułów polskich nie przychodzi do Kanady wprost z Polski, a za pośrednictwem firm zagranicznych (niemieckich, holenderskich, belgijskich, angielskich). Firmy polskie, we własnym, dobrze zrozumiałym interesie, winny dążyć do zmiany tego stanu rzeczy, gdyż tylko bezpośrednie stosunki handlowe z odbiorcą kanadyjskim mogą zapewnić im zarówno większy zbyt, jak i lepsze ceny.

Ważnym brakiem w opracowywaniu rynku kanadyjskiego jest także fakt, że agenci handlowi z Polski przyjeżdżają b. rzadko, jakkolwiek traktat handlowy przewiduje dla nich cały szereg ulg, które mają im ułatwić swobo-

dę ruchu przy wjeździe do Kanady. W ten sposób rynek kanadyjski nie był badany przez fachowców polskich prawie zupełnie; zmiana w ustosunkowaniu się firm polskich do Kanady w tym zakresie jest wielce pożądana. Należy dodać, że agenci winni władać językiem angielskim, posiadać kolekcje wzorów i próbek. upoważnienie do zawierania transakcyj etc.

Bezpośrednie nawiązanie kontaktu z rynkiem kanadyjskim może być dokonane zarówno przez odwiedzenie Kanady przez agentów handlowych z Polski, jak również przez stałą pracę przedstawicielstw firm polskich na terenie Kanady. Ci przedstawiciele winni być oczywiście mianowani po szczegółowym i pieczołowitym zbadaniu ich kwalifikacyj i referencyj. Przyjętą ogólnie w Kanadzie formą dostaw zagranicznych są składy konsygnacyjne, które zwłaszcza w ostatnich latach rozbudowują się na szeroką skalę. System sprzedaży towarów przy pomocy składów konsygnacyjnych należy zalecać polskim eksporterom szczególniej w tych wypadkach, kiedy firma eksportowa mogłaby wysłać swego pracownika do kierowania takim składem. Otwarcie składów konsygnacyjnych jest sprawą ważną i pilną, zarówno dla artykułów już eksportowanych (szkło, krzesła, wyroby emaliowane, berety, szaliki, szynki, szproty etc.), jak również dla tych artykułów, które mogłyby być sprzedawane (np. węgiel, sól etc.)

Eksporterzy polscy winni pamiętać, że w Kanadzie językiem powszechnym w stosunkach handlowych jest język angielski, jakkolwiek istnieją niektóre firmy handlowe, należące do Kanadyjczyków — Francuzów. W każdym razie jednak oferta złożona w języku angielskim może liczyć na pewno na odpowiedź nawet w wypadku skierowania jej do firmy francuskiej.

Do uproszczenia operacyj wynikających z wzajemnego obrotu handlowego polsko-kanadyjskiego przyczyniłoby się niewątpliwie dodatnio nawiązanie przez większe banki polskie (poza Bankiem Gospodarstwa Krajowego i Bankiem Polskim, które mają tutaj korespondentów w postaci Bank of Montreal i Bank of Canada, inne banki polskie nie posiadają korespondentów w Kanadzie) stosunków z bankami kanadyjskimi.

Poznanie rynku i przystosowanie się do wymagań odbiorców, opracowywanie rynku przez agentów i przedstawicieli, należyte oferowanie towarów — to podstawowe problemy rozbudowy eksportu polskiego do Kanady, gdzie mimo konkurencji zagranicznej i mimo zupełnie specjalnej struktury handlu zagranicznego Kanady, możliwości dla lokowania polskich towarów niewątpliwie istnieją. W dużym stopniu od naszej sprężystości eksportowej zależy, ażeby towary polskie znalazły nabywców w Kanadzie.

Konsulat R. P. w Montrealu.

IMPORT PŁUGÓW DO ALGERU.

Dla orientacji eksporterów podajemy poniższe zestawienie obrazujące rozmiary importu następujących rodzajów sprzętu rolniczego: spulchniacze, brony ze sprężynami, grabiarki, grabiarki przetrząsacze, pługi jednoskibowe, za rok 1935:

z Francji	309 q
z Niemiec	6 q
z Czechosłowacji	61 q
z Kanady	71 q
ze St. Zjedn. A. P.	43 q

Import pługów jednoskibowych, którymi interesuje się rynek algerski, nie podlega ograniczeniom kontyngentowym.

Pługi jednoskibowe podlegają nast. stawkom celnym: 61,10 fr. za 100 kg netto, przy czym waga netto jest uzyskiwana przez zastosowanie jednego z nast. mnożników do wagi brutto:

a) w skrzyniach pełnych (z desek przylegających) 0,80
b) w skrzyniach à claire-voie (z desek nieprzylegających) 0,85
c) różne 1,04

Do powyższych stawek należy doliczyć 13% dodatek w myśl dekretu z dnia 8 lipca 1937 r.

WARUNKI ZBYTU PRZETWORÓW MIĘSNYCH W TUNISIE.

Rozwój importu polskich przetworów mięsnych do Tunisu obrazuje poniższe zestawienie:

Import przetworów mięsnych do Tunisu:

Rok	ogólny		z Polski	
	w q	w tys. fr.	w q	w tys. fr.
1932	8.932	10.048	—	—
1933	6.728	7.905	4	6
1934	8.052	9.506	34	33
1935	7.887	8.986	458	468
1936	7.922	6.139	726	483
I kw. 1937	2.786	2.251	301	267

Dostawy polskie od pierwszej połowy 1933 r. do 1 kwietnia 1937 r. wyniosły 1.523 q wartości 1.258.000 fr. fr. Zaznaczyć należy, że możliwości przywozu w zakresie przetworów mięsnych z Polski są znaczne, chodzi jednak przy opracowywaniu rynku o właściwe metody, dostosowania się do wymagań odbiorców, dotrzymywania terminów importu i przyjętych warunków co do cen. Niewykonywanie zamówień, brak odpowiedzi na listy firm odbiorczych, nieporozumienia w kwestiach płatności — spowodowały w kilku wypadkach powstanie zatargów między eksporterami polskimi i dostawcami w Tunisie. Przy należytym podejściu do rynku rozmiary importu polskich przetworów mięsnych mogą wydatnie wzrosnąć.

Firmy polskie winny przy tym pamiętać, że dostawy do Tunisu odbywają się nie na warunkach kredytowych. lecz gotówkowych,

mianowicie kupcy w Tunisie przyzwyczajeni są otrzymywać towar za wykupieniem dokumentów transportowych w jednym z miejscowych banków.

WYMOGI PRZY IMPORCIE KOMPLETÓW SKRZYNKOWYCH DO INDYJ HOLENDERSKICH.

Z badań przeprowadzonych na rynku wynika, że odbiorcy indo-holenderscy, którzy sprowadzają komplety skrzynkowe z dykty brzozowej do herbaty i kauczuku stawiają wymogi poniżej omówione. Trzeba zaznaczyć, że dla opakowania kauczuku używane są też dykty brzozowe, jak również to, że wymagania odnośnie jakości skrzynek do kauczuku są mniej surowe, niż przy skrzynkach do herbaty.

Skrzynki winny być nowe, sporządzone z tripleksu z jednakowego gatunku drzewa. Deseczki mają mieć grubość minimalną 4 mm i muszą schodzić się zupełnie szczelnie. Muszą być one dobrze wykończone (well manufactured). Cała skrzynia winna ważyć nie mniej jak 13 lbs w chwili załadowania na statek i nie mniej jak 12½ lbs po przybyciu do portu przeznaczenia, łącznie z drewnianymi kantami, obiciami blaszanymi i gwoździami. Same części tripleksowe winny ważyć (bez kantów) 9½ lbs na skrzynię w chwili przybycia do portu przeznaczenia. Standartowy wymiar skrzyń wynosi: 24×19×19, chociaż używane są też (głównie do herbaty) skrzynki 17×17×17. Kanty drewniane winny być gładzone, a okucia metalowe winny odpowiadać 30 standartowym kalibrom birminghamskim (30 Birmingham Standart Gauge). Na skrzynkę o wymiarach 24×19×19 wypada 12 okuć, z czego 8 długości 51 cm i 4 dług. 58 cm.

Odnośnie do listewek, to na komplet skrzynkowy wypada 8 listewek czterokątnych, wymiarów: 19×21×457 mm dla skrzynek wymiarów 19×19×19, zaś dla skrzynek 17×17×17 wymiary listewek wynoszą: 19×19×407 mm.

Listewki mogą być z najzwyklejszego drzewa, byleby było ono całkowicie pozbawione zapachu, który jest szkodliwy dla herbaty. Listewki górnej części skrzynki są z dwóch widocznych stron, t. zn. nie przylegających do ścianki i heblowane.

Na 100 kompletów skrzyń przypada 8.000 gwoździ (rivets). Służą one do przymocowania pionowych okuć przy zetknięciach między ściankami. 50 kg gwoździ z drutu „1“ służy do przymocowania poziomych okuć do bocznych ścianek. Gwoździe te są przebijane po przez okucie, tripleks do listewki. 5 kg kramnapels, które służą do przymocowania poziomych okuć do wierzchniej pokrywki. 2 kg — 1½“ gwoździ służących do zbijania skrzyń na rogach.

Jeżeli chodzi o opakowanie, to dykty w ilości 100 sztuk jednakowych wymiarów są pakowane pomiędzy dwie dodatkowe dykty (100+2) i związane drutem tak, by uniknąć uszkodzenia kantów. Listwy są pakowane w ilości 400 szt. między dwoma dyktami z zabezpieczeniem końców przed uszkodzeniem. Okucia i gwoździe w oddzielnych mocnych skrzyniach.

Partia składająca się z 1000 kompletów skrzynkowych ekspediowana jest, jak następuje:

1) 40 pak dykt na ścianki po 102 sztuk dykt,
2) 20 pak dykt na denka i pokrywki po 102 sztuk,
3) 20 pak listewek po 400 sztuk każda,
4) 10 skrzyń okuć i gwoździ, jak wyżej.

Drzewo musi być niezwykle suche i znosić transport morski i zmianę klimatu.

Grubość tripleksu brzozowego, klejonego na sucho wynosi 4 mm. Dopuszczalne wahanie: między 4 mm a 4,4 mm. Cieńszy tripleks się nie nadaje, jako za mało odporny. Skrzynki winny być bardzo mocne, a równocześnie bardzo lekkie. Skrzynki zbijane winny być za pomocą okuć i gwoździ. Okucia mogą być robione z blachy czarnej lub z blachy białej.

KONTROLA WYWOZU TOWARÓW Z GRECJI.

Państwowy Instytut Eksportowy podaje do wiadomości, że w Grecji nastąpiło wprowadzenie pewnego rodzaju kontroli w zakresie wywozu towarów greckich za granicę.

Mianowicie Greckie Ministerstwo Gospodarki Narodowej rozesłało do Izb Przemysłowo - Handlowych okólnik, mocą którego każdy eksporter, ubiegający się o pozwolenie na wywóz towarów z Grecji, winien przedłożyć w Ministerstwie zaświadczenie kompetentnej terytorialnie Izby Przemysłowo-Handlowej, stwierdzające formalnie, że zainteresowana firma figuruje w rejestrach Izby jako eksporter.

Zarządzenie powyższe wydane zostało na skutek zażaleń greckich kół eksportowych, które zwróciły uwagę Ministerstwa, iż o pozwolenia wywozowe starały się dotychczas niejednokrotnie — w celu osiągnięcia stąd zysków — osoby nie trudniące się efektywnie eksportem, działając tym samym na niekorzyć interesów eksportu greckiego.

Na przyszłość podania o pozwolenia wywozowe, nie zaopatrzone w wyżej wspomniany certyfikat, nie będą uwzględniane.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 17 DO 27 WRZEŚNIA B. R.

BELGIA. Z dniem 4 IX br. taryfa celna zmieniona została w pozycjach 231 (konserwy z trufli) oraz 501

bis (krepa jedwabna). Poz. 501 bis została zróżniczkowana i otrzymała nowe stawki celne, nie odbiegające zasadniczo od dotychczasowych. Z tym samym dniem zmieniono cło odnośnie zamków, rygli, kluczy, klamek itp.

CHILE. Z dniem 16 X 37 podwyższone zostały cła importowe na farby smołowcowe, przędzę ze sztucznego jedwabiu i szkło okienne o 33%.

CZECHOSŁOWACJA. Według ogłoszenia Min. Handlu z 31 VII 1937 został z powrotem od dnia 4 VIII 1937 r. zaszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz papieru gazetowego w rolach.

Z ważnością od 10 IX zostały ustalone następujące cła dodatkowe na zboże:

Pszenica — 25 Kč, żyto — 34 Kč, jęczmień — 36 Kč, owies 24 Kč.

DANIA. W początkach października spodziewane jest wniesienie do parlamentu projektu rządowego w sprawie zmiany ustawy walutowej. Projekt dotyczyć ma rozszerzenia listy towarów wolnych od reglamentacji dewizowej.

FRANCJA. W Bulletin Douanier z 17 IX br. ogłoszono dwa okólniki Generalnej Dyrekcji Ceł z dn. 14 i 16 IX br., z których wynika, że ogólna 14% podwyżka cła nie stosuje się wobec ostatnich zmian celnych, przeprowadzonych w odniesieniu do wyrobów ogniotrwałych oraz odzieży i bielizny. Wymienione artykuły dotknięte zostały zwyżką celną; pozycje 331 i 332, obejmujące cegły i inne wyroby z palonej gliny, podzielone zostały na 19 subpozycyj według zawartości gliny, żwiru, korundu, magnezji, grafitu itp.

Dotychczasowa pozycja 460 E, obejmująca odzież różną, została podzielona na poz. 460 E, F, G i H i otrzymała następujące brzmienie oraz stawki:

Poz. 460 E — odzież, osobno nie wymieniona: męska i chłopięca — cło wg materiału, clonego najwyżej, użytego w konfekcji, plus 20%, lecz co najmniej 15% od wartości.

Poz. 460 F — odzież (jak wyżej): dla pań, dziewcząt i dzieci — cło jak wyżej.

Poz. 460 G — bielizna, osobno nie wymieniona: koszule, kalesony itp. oraz pyjamy męskie i chłopięce — cło wg materiału najwyżej clonego i użytego w konfekcji, podwyższone o 30%, lecz co najmniej 30% od wartości towaru: bielizna (jak wyżej) dla kobiet, dziewcząt i dzieci, a) wstawki, szale, krawaty, kołnierze, mankiety, półkoszulki i gorsy różnego rodzaju — 15% od wartości towaru i inne: — cło materiału najwyżej clonego i użytego w konfekcji, plus 30%, lecz co najmniej 30% od wartości towaru. Inna bielizna (bielizna stołowa, domowa, pościelowa, kuchenna, pokojowa itp.) a) bielizna kuchenna — cło materiału najwyżej clonego, użytego w konfekcji zwiększone o 10%; b) płaszcze fryzjerskie i kąpielowe (peignoirs) oraz ręczniki — cło jak pod a); c) inna bielizna — 15% od wartości.

Poz. 460 H — chusteczki osobno nie wymienione, a) chusteczki z haftowanymi 1 lub dwiema literami lub 1 litery z ozdobami, jeśli haft nie przekracza 10% długości chusteczki, z szlakami różnego rodzaju — 15% od wartości; b) inne — cło wg materiału najwyżej clonego, użytego w konfekcji, podwyższone od tuzina o 2 franki, lecz minimum od wartości 20%.

Według dotychczas obowiązujących stawek clone są towary, wysłane do Francji bezpośrednio przed ogłoszeniem dekretu (16 IX br.)

Ogłoszone zostały listy towarów, nie podlegających ostatnio przeprowadzonym zwyżkom cła (13% i 1%). Niektóre towary zwolnione zostały od obu zwyżek, a więc od 14%, inne tylko od podwyżki 1-procentowej. Wymienione listy zawierają kilkaset pozycyj i są do przejrzenia w P. I. E.

HOLANDIA. Z dniem 30 września rb. zniesiono kontyngentowanie wwozu mydła toaletowego do Holandii.

Z dniem 1 września rb. przedłużono na rok okres kontyngentowania jedwabiu naturalnego na warunkach bez zmian.

Z dniem 1 października 1937 r. przedłużony został na rok okres kontyngentowania wwozu do Holandii wszelkich rodzajów dykty z wyjątkiem olchowej, brzozowej, bukowej i sosnowej.

Ustawowy przydział kontyngentu wynosi 50% wagi brutto dokonanego przywozu w roku bazowym — 1934.

W porównaniu z ubiegłym okresem warunki kontyngentowania pozostają bez zmian.

JAPONIA. Parlament przyjął ustawę o uregulowaniu handlu i przemysłów z handlem związanych. Ustawa daje rządowi możność dopuszczania lub ograniczania przywozu i wywozu według potrzeb gospodarczych, przewidując jednocześnie utworzenie specjalnego organu kontrolno-doradczego. Wejście w życie ustawy, której okres ważności ustala się na 5 lat, zostanie ogłoszone w drodze rozporządzenia cesarskiego. Celem ustawy jest zapewnienie równowagi bilansu płatniczego, rozszerzenie zdolności produkcyjnej, zapewnienie dopływu surowców, ustalenie równowagi w popycie i podaży towarów.

KANADA. Z dniem 14 VIII br. dotychczasowa poz. taryfy celnej 802 otrzymuje nr 801, (materiały, części składowe i tkaniny do wyrobu parasoli, importowane do Kanady pod pewnymi warunkami) i w taryfie pośredniej (obowiązującej dla Polski) jest wolna od cła (dotychczas 5 i 10% od wartości).

EL SALWADOR. Dekretem z dnia 23 VIII br. Polska umieszczona została na liście państw, korzystających z taryfy celnej minimalnej.

ŁOTWA. W dniu 13 IX 37 opublikowane zostało rozporządzenie o utworzeniu biura rozrachunkowego przy Ministerstwie Finansów. Biuro to będzie rozporządzać specjalnym funduszem na rzecz wyrównywania różnic kursowych w zakresie wymiany towarowej.

W łotewskim dzienniku urzędowym „Valdibas Vestenesis" z dnia 30 VIII br. ogłoszona została lista specyfików farmaceutycznych, których import do Łotwy nastąpić może za każdorazowym zezwoleniem Zarządu Farmaceutycznego.

Do dnia 10 XI br. import cementu portlandzkiego odbywać się może bez cła.

MANDŻU-KUO. Od cła przywozowego zwolnione zostały żelazo i stal na przeciąg 1 roku z tym, że cena sprzedażna na te artykuły zależna będzie od cen rynkowych japońskich.

MEKSYK. Z dniem 14 IX br. ustanowiona została 3-procentowa opłata od wartości fakturowej towaru eksportowanego, płatna w Konsulatach Meksyku za granicą jako zaliczka na meksykański podatek dochodowy. W praktyce jest nowe obciążenie towaru, który eksporterzy przerzucają na odbiorcę, włączając 3-procentowy dodatek do ceny towaru.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Skóry na obuwie. Firma hurtowa dla handlu skórami w Singapore poszukuje kontaktów z eksporterami polskimi skór wierzchnich i podeszwowych na buty. P/25275/58/M.

Maszyny włókiennicze. Firma belgijska nawiąże kontakt z firmami produkującymi wszelkie maszyny włókiennicze. E/24019/3E/H.

Chemikalia. Firma węgierska pragnie importować z Polski surowce dla przemysłu chemicznego oraz wszelkie chemikalia. P/24541/47/TC.

Klej kostny i żelatyna. Firma amerykańska interesuje się importem wymienionych artykułów. — P/24239/47/TC.

Butelki do piwa. Firma z Malajów Brytyjskich pragnie zakupywać w Polsce większą ilość butelek do piwa z zielonego szkła, o pojemności 370 i 725 cm³. P/63/TC.

Polewa do emaliowania naczyń. Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z polskimi producentami wymienionego artykułu. P/23970/TC.

Wyroby kamionkowe i szklane. Firma grecka interesuje się importem z Polski wyrobów kamionkowych i szklanych do użytku gospodarstwa domowego. E/21792/3B/TC.

Przedstawicielstwo. Firma francuska poszukuje zastępstwa polskich producentów blachy żelaznej i cynkowej na rynki zamorskie. P/25063/85/Kw.

Artykuły metalowe. Klucze mosiężne. Wyroby mosiężne, jak np. haki, rączki do szaf, klamki do drzwi i wieszaki itd. Żelazne kłódki i klamki. Stalowe klucze. Poważna firma w Indiach Bryt. interesuje się importem z Polski powyższych artykułów. E/23591/44/St.

Wyroby drewniane okute. Firma w Indiach Bryt. pragnie importować z Polski bloki i wielokrążki drewniane z żelaznym okuciem. E/23591/44/St.

Wiosła jesionowe. Firma w Indiach Bryt. interesuje się importem z Polski powyższego artykułu. E/23591/44/St.

Smary. (Tunnel bearing grease). Poważna firma w Indiach Bryt. szuka kontaktu z odpowiednią firmą polską. E/23591/44/St.

Toczone wyroby z drzewa. Angielskie firmy interesują się importem z Polski toczonych wyrobów z drewna. P/24902/40/C.

Ebonitowe pręty. Firma w Indiach Bryt. pragnie otrzymać ofertę na dostawę tego artyk. E/23591/44/St.

Chemikalia. Agenturowa firma panamska interesuje się zakupem z Polski różnych chemikalij jak farby ziemne, ultramaryna i inne, celem reeksportowania ich na rynki kolonij francuskich. P/25063/33/TC.

Przedstawicielstwo. Firma urugwajska pragnie otrzymać przedstawicielstwo firm polskich w zakresie różnych chemikalij, w szczególności produktów destylacji drzewa. E/23659/47/TC.

Przedstawicielstwo. Firma tuniska poszukuje przedstawicielstw firm polskich w zakresie wszelkich chemikalij. P/23482/95/22/TC.

Artykuły farmaceutyczne. Poważna firma południowoafrykańska interesuje się importem z Polski różnych artykułów farmaceutycznych. P/23499/47/TC.

Wyroby kamionkowe i szklane. Firma egipska poszukuje przedstawicielstw firm polskich w zakresie powyższych artykułów. P/23451/3M/TC.

Szkło, fajanse i porcelana stołowa. Firma algierska poszukuje przedstawicielstw tut. fabryk w zakresie wymienionych artykułów. P/23974/93/TC.

Różne. Firma w Indiach Bryt. interesuje się sprowadzaniem z Polski nast. art.: akcesoria elektryczne, towary żelazne, mydła toaletowe, materiały fotograficzne. E/21565/3B/H.

Różne. Firma agenturowa południowo-afrykańska nawiąże kontakt z polskimi wytwórcami, pragnącymi sprzedawać swoje artykuły w Afryce Południowej. E/24063/95/H.

Bursztyn. Firma w Belgradzie interesuje się importem bursztynu i wyrobów bursztynowych. P/24274/59/KL/Sz.

Zabawki. Firma amerykańska poszukuje dostawców gier dziecinnych z drzewa układanych. Rysunki w Instytucie. P/23763/54/Sz.

Cukierki. Firmy amerykańskie interesują się cukierkami owocowymi „twardymi". P/25008/60/Sz.

Konfekcja. Firma syryjska pragnie objąć zastępstwa firm polskich, wyrabiających kapelusze, tkaniny, rękawiczki, szaliki, szale. P/23494/93/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

OBNIŻENIE STAWKI PODATKOWEJ OD OBROTU PRZEDSIĘBIORSTWOM PRZEMYSŁOWYM, KORZYSTAJĄCYM W ROKU 1936 Z ULGOWYCH ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH.

Podajemy poniżej okólnik Ministerstwa Skarbu z dnia 23 IX 1937 L. D. V. 38196/4/37 w sprawie powyższej:

Ministerstwo Skarbu na podstawie art. 39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. nr 46, poz. 339) obniża na rok podatkowy 1936 do 1,5% stawkę podatku od obrotów, ustalonych w myśl art. 5 ustęp 1 punkt 7 i 8 cytowanej ustawy, a osiągniętych przez przedsiębiorstwa przemysłowe wymienione w rozdziałach:

XIV — (miodosytnie, zakłady wyrabiające lakier spirytusowy i politurę).

XVIII — (przędzalnie, blicharnie, farbiarnie, walcownie, fabryki maszyn itp.)

XIX — (wszelkie przedsiębiorstwa przemysłowe, nie wymienione w poprzednich rozdziałach załącznika do art. 23 ustawy)

części II lit C taryfy, załączonej do art. 23 ustawy, które w związku ze zwiększeniem stanu zatrudnienia w roku 1936 winny w myśl tejże taryfy posiadać świadectwa przemysłowe powyżej VI kategorii, lecz zostały zwolnione od obowiązku uiszczenia dopłat i mogły być prowadzone na podstawie ulgowych świadectw przemysłowych kategorii VIII, VII lub VI zgodnie z okólnikami: z dnia 21 XI 1935 r. L. D. V. 31634/4/35 (Dz. Urz. Min. Skarbu nr 33/35, poz. 752), z dnia 25 VI 1936 r. L. D. V. 40074/4/36 (Dz. Urz. Min. Skarbu nr 17/36, poz. 546) i z dnia 7 VII 1936 r. L. D. V. 41316/4/36 (Dz. Urz. Min. Skarbu nr 18/36, poz. 565).

Ulgę powyższą należy stosować z urzędu (bez obowiązku składania indywidualnych podań) w sposób następujący:

1) w stosunku do wymiarów jeszcze nie dokonanych lub nieprawomocnych — przez zastosowanie ulgowej stawki w postępowaniu wymiarowym lub odwoławczym;

2) w stosunku do wymiarów prawomocnych — przez umorzenie różnicy podatku wynikłej wskutek zastosowania ulgowej stawki, przy czym w razie całkowitego lub częściowego uiszczenia tej różnicy za rok 1936 należy umorzyć odpowiednią kwotę z należności w podatku przemysłowym za lata następne.

REJESTRACJA PRZEDSIĘBIORSTW W SĄDZIE HANDLOWYM.

Wobec stałych zapytań i ciągle nasuwających się wątpliwości, kto jest obowiązany do rejestrowania swej firmy w Rejestrze Handlowym, podajemy poniżej odnośne przepisy prawa.

Kodeks Handlowy podzielił, jak wiadomo, kupców na dwie kategorie: kupców rejestrowych i kupców nierejestrowych.

Za kupców rejestrowych uznane są przede wszystkim spółki akcyjne i spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Ponadto — przedsiębiorstwa, wykupujące świadectwa przemysłowe kategorii I handlowej oraz przedsiębiorstwa kategorii II handlowej, bez względu na wysokość obrotu, jeśli Izba Przem.-Handlowa uzna takie przedsiębiorstwo za prowadzone w większym rozmiarze.

Przedsiębiorstwo, które nie powinno podlegać rejestracji, a które otrzymało wezwanie z Sądu do rejestracji, winno złożyć sprzeciw treści następującej:

„Na postanowienie Sądu z dnia . . . Nr . . . doręczone mi w dniu . . . . . , a wzywające firmę moją do wpisania się do rejestru handlowego, mam zaszczyt zakomunikować, co następuje:

Przedsiębiorstwo moje nie jest prowadzone w większym rozmiarze, gdyż wykupuję świadectwo przemysłowe III kategorii handlowej i jako takie nie podlega rejestracji.

albo

Przedsiębiorstwo moje, aczkolwiek wykupuje świadectwo przemysłowe II kategorii handlowej, nie jest prowadzone w większym rozmiarze i jako takie nie powinno podlegać rejestracji.

Powołując się na Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 października 1936 r. (Dz. U. R. P. nr 84/36. poz. 590), zwracam się do Sądu z prośbą o zasięgnięcie opinii Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni odnośnie określenia rozmiaru mego przedsiębiorstwa i zwolnienie mnie od obowiązku wpisania się do rejestru handlowego.“

Przypomnieć również należy, że wszyscy kupcy rejestrowi obowiązani są do prowadzenia ksiąg handlowych zgodnie z przepisami Kodeksu Handlowego. Za nieprowadzenie ksiąg handlowych przez kupca rejestrowego grozi odpowiedzialność karna.

Kupiec rejestrowy winien przedstawić Sądowi Rejestrowemu sporządzone przez siebie na koniec roku: inwentarz w oryginale oraz bilans (w oryginale wraz z odpisem). Obowiązek ten kupiec rejestrowy spełnić winien w ciągu 3 miesięcy po zakończeniu roku obrotowego, najpóźniej do dnia 31 marca każdego roku, o ile rokiem obrachunkowym jest rok kalendarzowy.

Bilans i inwentarz winien być podpisany przez kupca, zaś w wypadku, gdy dokumenty te sporządzone były przez buchaltera, winien on również swój podpis na tych dokumentach umieścić.

KRONIKA

POŁOWY MORSKIE WE WRZEŚNIU.

Ogólne połowy ryb morskich we wrześniu rb. dały nam 1.261,610 kg o wartości zł 634.516 co stanowi wzrost w stosunku do ubiegłego miesiąca i tego samego miesiąca w roku ubiegłym.

W dalszym ciągu widocznym jest decydujące znaczenie rybołówstwa na Morzu Północnym, które dało około 80% całości połowów, bo 1.003.580 kg o wartości zł 451.368,—, podczas gdy całe rybołówstwo przybrzeżne dało nam 257.030 kg o wartości zł 183.148,—. Tak więc dwie firmy, uprawiające połowy na Morzu Północnym przynoszą w połowach czterokrotnie więcej aniżeli rybołówstwo przybrzeżne, mające na swym utrzymaniu wszystkich naszych rybaków.

Podział połowów na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco: ilość podana w kilogramach, wartość za kg w groszach w nawiasie:

Połowy przybrzeżne: łosoś (troć) 120 kg (500), płastugi, stornia 65.560 (40), zimnica 4.520 (30), gładzica 1.130 (40), skarp 3.880 (60), śledziki 17.270 (25), węgorze 46.420 (240), dorsze 16.250 (24), kwapy 3.400 (40), szczupaki 3.720 (150), okonie 4.220 (50), płocie 3.490 (50).

Połowy na Morzu Północnym: śledzie solone „Mewy" 713.580 kg o wart. zł 321.147,—, ryby złowione przez dwa trawlery „Pomorza" 289.920 kg o wartości zł 130.221, z czego wypada na: śledzie świeże w lodzie 223.270 kg (45), śledzie zasolone 635 beczek o wadze netto 63.500 kg (45), makrele świeże 270 kg (35), dorsze niebieskie 2.200 kg (35), szelfisze 250 kg (35), raje 20 kg (50), flądry 410 kg (45).

Z połowów przybrzeżnych przypadło na poszczególne okręgi połowów: Pierwsze miejsce zajmuje okręg *Jastarnia — W. Wieś* — 49.300 kg o wartości zł 97.222,—, *Gdynia* — 39.260 kg o wartości zł 18.312,—, *Hel* — 41.150 kg o wartości zł 15.472,—, *Puck* — 21.940 kg o wartości zł 18.958,—, *Chłapowo* — 18.330 kg o wartości zł 11.392,—. Połowy dalsze na Głębi Gdańskiej dały 88.050 kg o wartości zł 21.792,—.

NOTOWANIA CEN NA ŚLEDZIE.

Nastąpiło dawno oczekiwane ożywienie na rynku śledzi solonych. Wobec drożyzny artykułów żywnościowych, dostępna cena masowego artykułu, jakim są śledzie solone, umożliwia uzyskanie odbiorców. Nie małe znaczenie na wzrost spożycia śledzi ma sprawa ograniczenia spożycia mięsa w sferach żydowskich.

W ubiegłym tygodniu notowano następujące ceny na śledzie solone z polskich połowów i na śledzie importowane, oclone, franco wagon Gdynia, w złotych za dużą beczkę:

Polskie połowy „Mewa" szkockie puste 76, szkockie pełne 79, mleczaki 88.

Polskie połowy „Pomorze" FF pełne własnego połowu 75, własne solone 73, szkockie puste 62, KT 50, TB 45.

Islandzkie śledzie oryginalne matiesy 63, norweskie 53.

Norweskie VAAR 36, SLOO 40.

Szkockie: matiesy szkockie na wyczerpaniu, medium 90, selected 100, large 110, szkockie twardo solone PAF I trade 85, II trade 78, crownbrand 81 do 83. Stornoway i Lerwick 85, II trade 82, crownbrand brak. Nortschields I trade 83.

PRZYWÓZ ŚLEDZI SOLONYCH I ŚWIEŻYCH DO GDYNI.

Ostatnio nadeszły do portu rybackiego w Gdyni następujące transporty śledzi: z *polskich połowów:* trawler *„Barbara"* 7 X 37 r. 165 beczek zasolonych, 53.440 kg śledzi świeżych w lodzie oraz 1.400 kg dorszy i makreli.

Importowane śledzie solone z Anglii. Statek *„Westerschelle"* 6 X 37 r. 643/1 i 130/2 śledzi szkockich.

Statek *„Sleipner"* z Danii śledzie islandzkie 167/1 i 388/2 w dniu 7 X 37 r.

Statek *„Stancor"* z Anglii w dn. 12 X 37 r. śledzie solone szkockie 1.057/1 oraz 398/2 beczek.

Importowane świeże śledzie w lodzie dla firmy „Pomorze" statek *„Oostsee"* z Holandii 9 X 37 r. 3.709 skrzyń oraz 370/1 beczek zasolonych. Dla firmy „Mewa" motorowiec *„Anna"* w dniu 10 X 37 r. z Holandii śledzi świeżych w lodzie 1.613 skrzyń, śledzi zasolonych z własnych połowów 1.288 kanties. Motorowiec *„Beta"* z Holandii dnia 12 X 37 r. z własnych połowów 1.298 kanties, a śledzi importowanych 902/1 i 600/2.

Ożywione dowozy śledzi świeżych tłumaczy się dogodnymi zakupami na aukcjach holenderskich i wzrostem zapotrzebowania na rynku polskim na wędzone piklingi.

SEZON JARMUCKI ROZPOCZĘTY.

Już trzeci dzień odbywają się rozpoczęte połowy śledzi angielskich w pobliżu Jarmouth i Lowestoft. Jak wiadomo sezon jarmucki stanowi największe obroty w handlu śledziami solonymi.

Śledzie jarmuckie należą do bardziej trwałych, mniej się psują od śledzi np. szkockich. Ryzyko handlu jest tu mniejsze.

W roku bieżącym po raz pierwszy usiłowano doprowadzić do zgodnej polityki zaku-

pu przez importerów śledzi w Gdyni i w Gdańsku. Chodziło o to, aby nie kupować śledzi jarmuckich przed rozpoczęciem połowów, jedynie dla celów spekulacyjnych. Powodowało to zawsze wzrost cen w Anglii na śledzie jarmuckie. Od szeregu lat Niemcy i Rosja dyktowały swoje ceny i do tych cen usiłowali dostosować się solarze angielscy. Zakupy dokonywano dopiero podczas trwania połowów.

Jednak w roku ubiegłym Niemcy straciły na tej polityce, gdyż wobec dobrej koniunktury Anglicy podnieśli ceny i przy końcu sezonu musieli Niemcy kupować po dużo wyższych cenach, jak oferowali na początku. Poza tym otrzymywali importerzy niemieccy śledzie tanie najgorszego gatunku specjalnie preparowane na rynek Rzeszy, gdyż po niskich cenach nie mogli solarze angielscy lepszych śledzi dostarczyć.

Jak się dowiadujemy w ostatniej chwili, doszło do zerwania porozumienia importerów śledziowych w Gdyni i w Gdańsku w sprawie wspólnego zakupu śledzi jarmuckich w Anglii. Niektóre firmy rozpoczęły zakupywać śledzie.

Ceny na ogół formują się na poziomie cen zeszłorocznych. Pierwsze oferty opiewają na 78 za I trade i 70 za II trade, oclone, franko wagon Gdynia. Pierwsze transporty śledzi jarmuckich spodziewane są w Gdyni w drugiej połowie bieżącego miesiąca między 22 a 29 października 1937 r.

WYWÓZ SOLONYCH ŚLEDZI ZE SZKOCJI

W ciągu miesiąca września wynosił 42.897 beczek wobec 116.517 beczek w mies. poprzednim i 91.488 beczek we wrześniu 1936 roku. Z ogólnej liczby wywozu przypada na Niemcy 16.349 beczek (Hamburg 3.206, Szczecin 8.388, Królewiec 4.755), na Polskę 4.098 beczek, na Gdańsk 10.583 beczek, na Łotwę 11.126 beczek.

TRANSPORTY SZPROTÓW ŚWIEŻYCH ZE SZWECJI.

Po nieudanym transporcie szprotów statkiem frachtowym, nadchodzą obecnie szproty świeże w lodzie ze Szwecji (Göteborg) kutrami rybackimi szwedzkimi.

I tak dnia 10 października 1937 r. kuter „Routh“ wyładował w porcie rybackim w Gdyni 405 skrzyń szprotów w lodzie, a kuter „Linea“ dnia 12 października 1937 r. 256 skrz.

Dla lepszej konserwacji skrzynie zawierają tylko 40 kg netto szprotów, co pozwala na dosypywanie dostatecznej ilości lodu.

Cena cif Gdynia, bez oclenia, wynosi od 8 do 11 koron szwedzkich za skrzynię.

Transporty szprotów sprowadza firma J. Bankier. Wędzarnie szproty te używają do produkcji konserw szprotów w oliwie, a tylko małe ilości wędzi się. Cena za wędzoną skrzynkę szprotów o wadze netto 5 funtów wynosi w hurcie zł 2,50. Cena za puszkę szprotów w oliwie (netto waga 320 gramów) wynosi zł 0,75 w hurcie) za towar z ubiegłego sezonu przy wyczerpanych zapasach.

ZNAMIENNA UCHWAŁA ZWIĄZKU ARMATORÓW „SCHEVENINGEN“.

Na zebraniu członków Związku Armatorów „Scheveningen“ w dn. 24 IX 1937 r .uchwalono nie brać udziału w tegorocznych połowach sieciami pławnymi. Jako powód podaje się wysoką cenę surowego oleju palnego. Zwyżka ceny tego oleju w porównaniu z rokiem ub. wynosi około 75%, wskutek tego rentowna eksploatacja statków o ciężkich motorach jest już niemożliwa. Wskutek wspomnianej uchwały nie wyrusza na połowy 30—40 lugrów. Należy przypuszczać, że uchwała ta w interesie załóg i handlu rybnego zostanie cofnięta w decydującej chwili. Nie wiadomo, w jakim stopniu uchwała ta odbije się na naszych 15 statkach śledziowych „Mewy“, mających bazę w Holandii.

WYDAWNICTWA

„POLSKI EKSPORT“ (POLISH EXPORT).

Ukazał się nr 4—5 miesięcznika „Polski Eksport“ (Polish Export), organ Koła Eksportowego przy Światowym Związku Polaków z Zagranicy.

Na treść numeru (80 str.) składa się szereg artykułów, dział „Polonia za granicą“, „Targi i wystawy“ oraz dział branżowy, omawiający 15 branż eksportowych, poza tym wiadomości terenowe, wg krajów i kronika.

Na podkreślenie zasługuje inowacja wprowadzona przez „Polski Eksport“, a mianowicie: omawianie spraw eksportowych, dotyczących poszczególnych branż w przeznaczonych dla nich oddzielnych kolumnach.

Numer ten zawiera oświadczenie dyrektora Zw. Izb Przem. - Handlowych p. J. Jakubowskiego, dyrektora Komisji Obrotu Towarowego przy Min. Przem. i Handlu p. W. Jastrzębowskiego i dyrektora Nacz. Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego p. A. Czarneckiego, na temat znaczenia i pożytku wydawnictwa „Polski Eksport“.

Przejrzysty układ, bogactwo materiału informacyjnego, zaopatrywanie artykułów w streszczenia w języku angielskim — stawiają pismo to na odpowiednim poziomie.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, ul. Hoża 8, tel. 9-34-38.

WYSTAWY

PRZEDŁUŻENIE TRWANIA MIĘDZYNARODOWEJ WYSTAWY W PARYŻU.

Data zamknięcia Międzynarodowej Wystawy w Paryżu, którą pierwotnie ustalono na dzień 31 października 1937, uległa zmianie: *zamknięcie Wystawy nastąpi w dniu 25 listopada 1937.*

W związku z powyższym — legitymacje wystawowe i bilety ulgowe wydawane na ich podstawie mogą być wykorzystane:

a) Legitymacje wystawowe (carte de légitimation) do dnia 10 grudnia 1937 (zamiast do 15 listopada);

b) bilety ulgowe przy wjeździe do Francji: do dnia 25 listopada 1937 (zamiast do 31 października);

c) Bilety ulgowe przy wyjeździe z Francji: najpóźniej do dnia 10 grudnia 1937 (zamiast do 15 listopada).

OBRADY MIĘDZYNARODOWEGO ZJAZDU ZWIĄZKÓW IMPORTERÓW I HURTOWNIKÓW ARTYKUŁÓW SPOŻYWCZYCH.

Tegoroczny Międzynarodowy Zjazd Związku Importerów i Hurtowników Artykułów Spożywczych (I. F. I. W. A.) odbył się w Amsterdamie w dniach od 31 VIII do 2 IX br. Zjazd ten miał charakter zjazdu jubileuszowego, gdyż w roku bieżącym obchodzono dziesięciolecie istnienia Międzynarodowego Zrzeszenia Związków Importerów i Hurtowników Artykułów Spożywczych.

W zjeździe brali udział delegaci następujących związków importerów i hurtowników artykułów spożywczych:

z Norwegii, Szwecji, Finlandii, Danii, Niemiec, Holandii, Belgii, Francji i Szwajcarii. Italia, która nie jest jeszcze członkiem Zrzeszenia, reprezentowana była na zjeździe przez profesora Carlo Spantigati z ramienia Confederazione Fascista dei Commercianti. Prawdopodobnie przystąpi ona w najbliższym czasie jako oficjalny członek do Zrzeszenia. Polska, która dotychczas nie należy również do Zrzeszenia, na zjeździe nie była w ogóle reprezentowana. Świadczy to o małym zainteresowaniu się importerów i hurtowników polskich zagadnieniami uregulowania obrotu międzynarodowego artykułami spożywczymi.

Przedmiotem obrad Związku były usiłowania idące w kierunku wyjaśnienia kwestii wartości i opakowania artykułów spożywczych w handlu międzynarodowym.

Tegoroczny zjazd poświęcił bardzo dużo czasu zagadnieniu importu owoców suszonych. Na zjeździe podkreślono, że wskutek niepewności walut w wielu państwach, międzynarodowy obrót owocami suszonymi nie odbywa się spokojnie. Obniżenie kursu różnych walut doprowadziło do dużych różnic pomiędzy eksporterami odnośnych owoców i krajami importowymi. Na specjalne trudności napotyka się szczególnie pomiędzy eksporterami greckimi, włoskimi i tureckimi z jednej strony i kupcami różnych krajów importowych z drugiej strony. Kwestia ta była dotychczas niewyjaśniona i nieuregulowana. Zrzeszenie (I. F. I. W. A.) stanęło na stanowisku, że zawarte kontrakty na dostawy i kupno winny być pomimo spadku kursu walut krajów zainteresowanych stron, bezwzględnie całkowicie wykonane. Stosownie do tego importerzy nie byliby zobowiązani do zapłaty (wyrównania) różnicy spadku kursu danej waluty. Z takim punktem widzenia nie zgadzała się większość eksporterów. W kwestii tej nie osiągnięto ogólnego obowiązującego porozumienia i sprawa nie została uregulowana. Niemniej jednak zostały podczas obrad wyjaśnione i uzgodnione pewne wypadki w powyższej sprawie.

W dalszym ciągu prowadzono na zjeździe tegorocznym obrady nad kwestią standaryzacji (ujednolicenia) opakowania artykułów spożywczych, która już w roku ubiegłym była przedmiotem dyskusji zjazdu. Usiłowania Międzynarodowego Zrzeszenia Związków Importerów i Hurtowników Artykułów Spożywczych (I. F. I. W. A.) wykazały w ubiegłym roku sprawozdawczym, że kwestia ujednolicenia opakowania owoców suszonych jest ze względu na zakorzenienie w handu owoców suszonych systemu wagowego angielsko-amerykańskiego nadzwyczaj trudna do rozwiązania.

Pierwszy krok do zamierzonego celu uczyniło jednak już Zrzeszenie greckich eksporterów owoców suszonych, które postanowiło sprzedawać koryntki i załadowywać z rzetelną tarą (wagą opakowania). Na skutek tego postanowienia używanie do opakowania skrzyń z grubego drzewa będzie niemożliwe. W dalszym ciągu prowadzone są również pertraktacje z eksporterami kalifornijskimi o wprowadzenie jednolitego opakowania owoców.

W ostatnim czasie Zrzeszenie (I. F. I. W. A.) czyniło usilne starania w kierunku przeszkodzenia podawania na skrzynkach z kalifornijskimi owocami suszonymi niewłaściwych danych, które wprowadzały w błąd odbiorców. Np. śliwki, które pod względem swej jakości nie odpowiadały przyjętym standartom, oznaczane były zwyczajnie jako śliwki „Santa Clara prunes".

Na zwróconą uwagę Kalifornijskiemu Zrzeszeniu Eksporterów Suszonych Owoców (California Dried Fruit Export Association) o niewłaściwym (fałszywym) oznaczaniu wysyłanego towaru, okazało się, że eksporterzy, którzy posługują się podawaniem niewłaściwych danych na opakowaniu eksportowanych owoców do Zrzeszenia eksporterów nie należą. Wspomniane zrzeszenie zapewniło I. F. I. W. A., że ze swej strony uczyni wszystko, aby uniemożliwić wysyłki owoców niezgodne z rzeczywistością.

W sprawie mieszanek owoców kalifornijskich, Międzynarodowe Zrzeszenie Związków Importerów i Hurtowników Artykułów Spożywczych (I. F. I. W. A.) czyni starania u amerykańskich czynników miarodajnych o oficjalne uznanie zestawień standartowych i o urzędowe ogłoszenie tych standartów.

Zjazd uchwalił zalecić wszystkim importerom owoców suszonych, należącym do I. F. I. W. A. kontynuowanie dalszej kontroli jakości otrzymywanych owoców suszonych z uwzględnieniem hamburskiego przyjacielskiego arbi-

trażu i sądu polubownego na podstawie t. zw. „Warenvereinsbedingungen“ lub amsterdamskiego przyjacielskiego arbitrażu i sądu polubownego na podstawie warunków holenderskiego zrzeszenia importerów owoców południowych (Nederł. Zuidvruchtenvereeniging).

Do komitetu arbitrażowego weszły następujące osoby: Thorolf Mowinckel (Norwegia), Charles Chotin (Francja), Wilhelm Herrmann (Niemcy), Georg Rasmussen (Dania) i Dr J. F. ten Doesschate (Holandia).

Następny zjazd I. F. I. W. A. odbędzie się w 1938 r. w Niemczech i to w Monachium.

ZARZĄDZENIE, DOTYCZĄCE UTWORZENIA CENTRALI WYWOZU Z HISZPANII POMARAŃCZ, MANDARYNEK, CYTRYN I GRAPEFRUITÓW.

Rząd hiszpański wydał w dniu 6 września br. zarządzenie, dotyczące utworzenia centrali wywozu owoców.

Artykuł 1 tego zarządzenia brzmi: Centrala Wywozu Owoców Kwaśnych utworzoną będzie w Walencji i zależna od Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Do kompetencji Centrali należeć będzie zbiór, przygotowanie, przewóz i sprzedaż owoców kwaśnych jak pomarańcze, mandarynki, cytryny i grapefruity, jak również produktów pochodnych, przeznaczonych na eksport.

Centrala (C. E. A.) zajmować się więc będzie wszystkimi sprawami, począwszy od zbioru owocu w ogrodach aż do jego sprzedaży, regulować podział i sprzedaż, mając na względzie cały przebieg handlowy spraw jak również i rynki zbytu, finansowanie, przewóz, propagandę i wszelkie kwestie z tym związane.

C. E. A. sprzedawać będzie bezpośrednio w wypadkach. gdy uzna to za pożyteczne dla gospodarki narodowej.

Artykuł 2 przewiduje możliwość utworzenia agencji sprzedaży i kontroli za granicą w formie przewidzianej przez dekret.

Wreszcie artykuł 3 oznajmia, że z chwilą utworzenia się C. E. A. całkowity wywóz pomarańcz, mandarynek, cytryn i grapefruitów, jak i produktów pochodnych z jakiegokolwiek punktu obszaru republiki odbywać się będzie za pośrednictwem tego organizmu.

W związku z tym zarządzeniem ogólnym w dniu 11 września Rząd Hiszpański określił funkcje Centrali w sposób następujący:

Centrala Wywozu Owoców Kwaśnych wypełniać będzie następujące funkcje:

Klasyfikację i ocenę owoców z ogrodów stosownie do norm określonych przez Centralę i zgodnie z producentami na warunkach w jakich owoce oddane były do Centrali.

Ustanowienie skali co do odmian owoców, wraz z określeniem gatunkowym, które zawierać będzie skalę ilości zawartej glukozy.

Wyszczególnienie zon i dat, w których każdy gatunek będzie wywożony.

Regulację załadowań, jak również wskazywanie pory i portów dla jakich będzie mogła być uskuteczniona wysyłka owoców.

Określenie operacyj proponowanych przez eksporterów dla sprzedaży ich zwykłym odbiorcom i ustanowienie norm w jakich dokonywać się będą transakcje.

Uzgodnienie zobowiązań co do sprzedaży ostatecznej i konsygnacji z importerami każdego kraju.

Opracowanie tablic najniższych cen dla sprzedaży ostatecznych.

Przerwanie zbioru i wysyłki owoców z okolic dotkniętych mrozem.

W sprawie produkcji i wywozu artykułów pochodnych funkcje C. E. A. będą następujące:

Z chwilą utworzenia się C. E. A. żadne produkty pochodne nie będą wywożone z obszaru republiki bez pośrednictwa Centrali.

Rada Nadzorcza będzie mogła utworzyć agencje sprzedaży czy kontroli albo delegacje za granicą, o ile będzie uważała to za potrzebne.

KONSUMPCJA BANANÓW NA GŁOWĘ LUDNOŚCI W POLSCE I W INNYCH KRAJACH.

W Polsce wynosi 61 gramów rocznie, gdy tymczasem konsumpcja bananów na głowę ludności wynosi w Anglii — 6870 gramów, we Francji — 4100 gramów, w Niemczech — 1180 gr., w Holandii — 3860 gr. Finlandia zakupiła w 1935 r. 1762 ton bananów, w tym 1297 ton z Jamajki, 382 t. z Kamerunu angielskiego, 33 t. z Hondurasu, 21 t. z Wysp Kanaryjskich, 4 t. z Kamerunu Francuskiego. Prawie wszystkie te ilości sprowadzono przez port w Hull, Londyn, Hamburg, Rotterdam i Sztokholm, do których dochodzą statki bananowe. W 1936 r. przywóz bananów do Finlandii wynosił już 2.388 ton.

Kronika

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH. (15 X 1937 r.)

Sytuacja w hurtowym handlu towarów kolonialnych wciąż jeszcze nie jest wyjaśniona. Ceny na poszczególne artykuły stale się zmieniają. — Mimo nadchodzącego sezonu gwiazdkowego zainteresowanie artykułami gwiazdkowymi bardzo małe. Zapasy towarów kolonialnych bardzo duże. Odpływ poszczególnych towarów do kraju jest znacznie mniejszy od nowych dowozów. W imporcie panuje coraz większy chaos. Próby unormowania importu napotykają na znaczne trudności z powodu posiadania przez liczne firmy krajowe promes kontyngentowych na niektóre towary kolonialne z transakcyj wiązanych, realizowanych wskutek zbliżania się upływu terminu

ich ważności. Dowozy nowych towarów są zatem znacznie większe od możliwości konsumpcyjnej rynku i wskutek tego rynek jest zdezorganizowany. Ma to bardzo ujemne następstwa dla handlu importowego w Gdyni, który nastawiony prawie wyłącznie na import towarów drogą morską, stracił dużo klientów i na obrotach.

Kawa surowa:

Obroty w kawie bardzo małe. Zainteresowanie rynku krajowego słabe. Kupcy krajowi zajmują stanowisko wyczekujące w pokrywaniu zapotrzebowania z uwagi na chwiejność cen, duże zapasy kawy i dowozy ponad możliwości konsumpcyjne. Skutek tego jest ten, że przy zdobywaniu klientów kupcy wzajemnie obniżają ceny, aby tylko dokonać sprzedaży kawy i bardzo często oddają kawę poniżej kosztów własnych. Obecne ceny kształtują się następująco: za 1 kg kawy oclonej loco magazyn importera: Rio 7 zł 3,75—3,85, Santos żółty zł 4,45—4,55, Santos zielony zł 4,60—4,65, Guatemala zł 5,00—5,40, Mexico zł 5,20—5,40 zależnie od gatunku.

Na rynkach zagranicznych europejskich w obrotach tranzytowych ruch w ostatnich paru dniach bardzo słaby. Transakcyj dokonywano tylko na drobniejsze partie. Ceny utrzymują się jednak na dawniejszym poziomie.

Na rynku w New Yorku tendencja różna, w jednym dniu mocna, w drugim spokojna, w innym znów niejednolita lub słaba. W ostatnim czasie komisjonerzy amerykańscy zaczęli odstępować coraz więcej kawy kupcom europejskim, przy czym transakcje wykonywano bardzo gładko. W czasie od 1—13 X br. sprzedano w New Yorku kawy Santos 152 tys. worków, a kawy Rio 46 tys. worków. Notowania cen o ile chodzi o sprzedaż loco utrzymują się na jednym poziomie. Santos sprzedawany jest za 1lb. po cenie 11,5 cent. dolarowego, a Rio po 9 cent. Przy dostawach na późniejsze okresy za wyjątkiem dostawy Rio na grudzień ceny mają tendencję zniżkową. Mianowicie notowano z dostawą na miesiąc:

Santos	XII	III 38.	V	VII
w dniu 1 X br.	10,08	9,45	9,23—9,24	9.09
13 X br.	9,84	9,12	8,86	8,73
Rio				
w dniu 1 X br.	6,31	5,98	5,88	5,81
13 X br.	6,37	5,68	5,55	5,38

Producenci kawy w Brazylii zostali zaniepokojeni wiadomością z Italii o wzrastającym imporcie kawy abisyńskiej do tego kraju. Włochy pokrywały przedtem zapotrzebowanie na kawę w 80% w Brazylii, importując z tego kraju około 45 tysięcy worków kawy rocznie. Obliczają, że już w chwili obecnej Abisynia jest zdolna wyprodukować rocznie około 35 tys. ton kawy.

Herbata:

W handlu hurt. herbatą sytuacja znacznie się pogorszyła w stosunku do poprzedn. okresu sprawozdawczego. Zainteresowanie rynku krajowego osłabło na wszystkie gatunki herbaty. Ceny spadły w herbacie ceylońskiej o 20—30 groszy na kg, a o ile chodzi o herbatę z Sumatry, to dolna granica ceny obniżyła się aż o 40 groszy na kg. Na Travancorę nie ma w ogóle nabywców i cen. Ceny kształtują się następująco: Sumatra zł 12,20—12,80 za 1 kg loco magazyn importera, Ceylon zwykły zł 12,50—13,00, Ceylon lepszy od zł 13,50 wzwyż.

Na rynku londyńskim tendencja stała. Popyt na wszystkie gatunki herbaty indyjskiej w dalszym ciągu bardzo duży i mocny. Pomimo tego zwyczajne gatunki herbaty można było nabyć jednak trochę łatwiej niż w poprzednich okresach. Ceny na te gatunki niejednolite. W notowaniach jednak nie nastąpiły na ogół zmiany. Średnie gatunki sprzedano po cenach poprzedniego okresu. Na herbaty ceylońskie popyt na wszystkie gatunki bardzo dobry. Ceny na zwyczajne i nisko średnie gatunki herbaty utrzymują się. Natomiast dobre średnie gatunki i gatunki najlepsze, ceny mają tendencję zwyżkową. Popyt na herbaty z Jawy i Sumatry na ogół dobry. Na niższe gatunki herbaty chińskiej z Keemunu zainteresowanie dość dobre i interesy dochodziły zawsze do skutku. Większą jednak uwagę zwracano na herbaty lepszych gatunków. Herbaty te były więcej atrakcyjne i sprzedaże dokonywano po cenach zwyżkowych.

W pierwszej dekadzie bm. sprzedano herbaty na rynku londyńskim ogółem 79.086 skrz., a w takimże okresie ubiegłego roku 80.106 skrzyń.

Notowania cen za 1 lb. przedstawiały się w czasie od 30 IX do 8 X następująco:

gatunki herbaty	indyjskie	ceylońskie
liściaste	1/2¼ d—5/1 d	1/2¾ d—2/—½ d
pekoe i orange pekoe (łamane)	1/2¼ d—3/10 d	1/2¾ d—2/7 ½ d
miał herbaciany	1/2¼ d—3/— d	1/3 d—1/11 d

Ceny za herbaty z Javy wahały się od 1/0½ d do 2/1 d., z Sumatry od 1/0¾ d. do 1/1¼ d, a z Chin za niższe gatunki od -/11 d do 1/2 d. za lepsze gatunki od 1/5 d do 3/— d, za miał herbaciany od -/7 d do -/7½ d.

Korzenie:

W handlu hurtowym korzeniami o ile chodzi o pieprz nie nastąpiła żadna zmiana na lepsze. Sprzedaż pieprzu dochodzi do skutku w bardzo rzadkich wypadkach pomimo, że artykuł ten sprzedaje się po cenie kosztu własnego, a czasami nawet ze stratą. W handlu pimentem i cynamonem ruch słaby, jednakże uważany jest jako normalny. Ceny kształtu-

ją się następująco za 1 kg loco magazyn importera: Pieprz czarny zł 4,60—4,70, cynamon Cassia vera zł 6,20—6,50, Cassia lignea 5—5,10 zł, piment zł 6,05—6,15.

Na rynkach zagranicznych ceny za pieprz mają tendencję zniżkową.

Owoce suszone:

W owocach suszonych tendencja niejednolita. W artykułach, których jest brak, ceny lekko zwyżkowały, natomiast w tych, których jest nadmiar ceny zniżkowały. Figi sprzedawane są nawet poniżej kosztów własnych. Obecne ceny kształtują się następująco: sułtanki kalifornijskie zł 2,38—2,40 za kg (towaru brak), sułtanki tureckie zł 2,20, koryntki greckie zł 1,25, figi greckie zł 1,22—1,30 (towaru za dużo) śliwki kalifornijskie zł 1.55 do 1,60.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 2 października nadszedł do Gdyni s/s „Wiborg" z Rotterdamu z transportem 40.670 kg bananów.

Następny transport bananów nadszedł do portu gdyńskiego tym samym statkiem dnia 9 października. Transport ten wynosił 32.208 kg bananów.

s/s „Wiborg" spodziewany jest w Gdyni znowu dnia 22 bm. z ładunkiem ca 33.000 kg bananów.

Zapowiedziany przez nas w ostatnim numerze s/s „Lewant" na dzień 28 IX, nadszedł do Gdyni dnia 1 października. Statek wyładował w porcie 1.250 skrzyń cytryn włoskich i 88.000 kg fig i sułtanek tureckich.

Dnia 3 bm. zawinął do Gdyni s/s „Nordland", który przywiózł z portów greckich 188.000 kg fig i koryntek.

s/s „Scania" przywiózł do Gdyni dnia 5 bm. 2.470 skrzyń cytryn, 10.000 kg orzechów i 7.700 kg migdałów włoskich.

Dnia 6 bm. wyładował w Gdyni s/s „Hebe", który nadszedł z Amsterdamu — 20.397,5 kg kakao holenderskiego i 1.035 kg kawy z Nicaraguy.

s/s „Sleipner" przywiózł dnia 7 bm. transport 804 skrzyń cytryn włoskich.

Dnia 11 bm. nadszedł do portu gdyńskiego s/s „Baltrover" z transportem 11.000 kg pomarańcz z Mosambique. Statek przywiózł towar z przeładunku w Londynie.

s/s „Pułaski" nadszedł do Gdyni dnia 11 bm. i wyładował dla Gdyni: 3.035 worków kawy brazylijskiej, a dla Gdańska 1.484 worków.

Dnia 13 bm. nadszedł do Gdyni s/s „Hel", który przywiózł dla Gdyni 709 kg, dla Gdańska 1.762 kg kawy.

s/s „Chorzów" przywiózł dnia 13 bm. dla Gdyni: 4.032 kg herbaty, 4.429 kg kawy, 14.025 kg masła kakaowego, 33.582 kg ziarna kakaowego, 9.255 kg daktyli, 219 kg cynamonu i 4.323 kg winogron. Dla Gdańska: 21.563 kg masła kakaowego, 20.356 kg ziarna kakaowego, 651 kg goździków i 3.000 kg winogron.

Zapowiedziany przez nas na dzień 13 bm. s/s „Vasaland" nadszedł do Gdyni dnia 16 bm. Statek ten przywiózł transport 73.400 kg fig i koryntek, oraz 61.800 kg sułtanek i rodzynek z Grecji. Z Turcji przywiózł: 19.500 kg fig i sułtanek. Z portów Bliskiego Wschodu: cytryny syryjskie w ilości 1.300 skrzyń.

Dnia 18 bm. nadszedł do Gdyni s/s „Hindsholm" z transportem owoców świeżych i suszonych. Ponieważ nie nadesłano jeszcze dokumentów nie możemy podać ilości towaru.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 26 września do 15 października urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne 6 przetargów, z których 4 przypadają na Aukcje Owocowe i 2 na Bałtyckie Aukcje Owocowe.

Ogółem wystawiono do przetargu 2.013 skrzyń pomarańcz z Mosambique, 1.412 skrzyń cytryn włoskich, 300 skrzyń cytryn palestyńskich i 435 worków fig greckich. Z wystawionych ilości sprzedano: 1.663 skrzyń pomarańcz z Mosambique, 812 skrzyń cytryn włoskich i 310 worków fig greckich wiankowych. Za pomarańcze portugalskie płacono 1,30—1,35 zł za 1 kg netto, cytryny włoskie 30,50—35,00 zł za skrzynię, figi greckie 1,20—1,30 zł za 1 kg netto.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły aukcję dnia 27 września wystawiając 712 skrzyń cytryn włoskich i 280 worków fig greckich wiankowych. Obydwie partie towaru sprzedano. Cytryny po 30,50—31,50 zł za skrzynię, figi po 1,25—1.30 zł za 1 kg netto. Tendencja spokojna — zainteresowanie słabe.

Do przetargu, który się odbył dnia 7 października wystawiono: 300 skrzyń cytryn włoskich. 410 worków fig greckich wiankowych i 400 worków koryntek greckich. Sprzedano przy słabym zainteresowaniu wszystkie cytryny po 27,50—28,50 zł za skrzynię, 380 worków fig greckich po 1.20—1,25 zł za kg i 275 worków koryntek greckich po 1,10—1.13 zł za kg. Na aukcji obecnych było 12 kupców.

Na aukcji w dniu 11 bm. oddano do przetargu 300 skrzyń cytryn palestyńskich, 400 skrzyń cytryn włoskich i 30 worków fig greckich wiankowych.

Cytryny palestyńskie wycofano z powodu braku nabywców. Sprzedano 100 skrzyń cytryn włoskich po 35 zł za skrz. i wszystkie figi po 1.20 zł za kg.

Wyznaczona na dzień 14 bm. aukcja na 300 skrzyń cytryn włoskich i 125 worków fig greckich nie odbyła się z powodu braku kupców.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły aukcję dnia 29 września, na której wystawiły 1.638 skrzyń pomarańcz z Mosambique. Sprzedanych zostało 1.288 skrzyń po 1,30 zł za 1 kg. Mimo, że towar był dobry gatunkowo kupcy nie okazali większego zainteresowania. W aukcji wzięło udział 10 kupców.

Na aukcji dnia 4 października wystawiono 375 skrzyń pomarańcz z Mosambique. Towar w całości sprzedano po stosunkowo dobrej cenie 1,30—1,35 zł.

Na aukcji było 11 kupców.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

W ostatnich dniach dowieziono na rynek gdyński ca 10.000 kg owoców krajowych. Na rynku nie ma już gruszek, śliwek i pomidorów. Za jabłka, których na rynku jest większa ilość, płacono około 40 groszy za kg.

Pomarańcze z Mosambique i brazylijskie w handlu hurtowym notowane są po 1,40 — 1,50 zł.

Winogrona rumuńskie sprzedawane są po 1,50 zł. Winogrona holenderskie po 9 i 10 zł klatka.

Cytryny włoskie Verdelli notowane są ca 30 zł za skrzynię. Cytryny włoskie Primafiore, których na rynku jest jeszcze bardzo mało, sprzedawane są po 38 zł. Zdaniem tutejszych kupców cytryny Primafiore spadną w cenie w najbliższym tygodniu, ponieważ są w drodze do Gdyni większe partie tego towaru.

KRONIKA ZAGRANICZNA

SPADEK OBROTÓW HERBATĄ NA RYNKU LONDYŃSKIM.

Według raportu „The Tea Brokers Association of London" z dnia 30 ub. m., na rynku londyńskim sprzedano w czasie od 1 stycznia do 30 września br. ogółem herbaty 2.425.407 skrzyń, wobec 2.842.328 skrzyń w analogicznym okresie ubiegłego roku. Z cyfr tych wynika, że na najgłówniejszym rynku handlu herbaty, jakim jest rynek londyński, obroty w tym roku spadły o około 15% w stosunku do obrotów w ubiegłym roku.

SPADEK ŚWIATOWEJ KONSUMPCJI HERBATY.

W numerze informacyjnym „The Netherlands Indies" wydanym przez Departament Spraw Ekonomicznych w Batavii (Nr 3 z dn. 31 III br. tom V) ukazały się specjalne dane o produkcji, eksporcie i konsumpcji światowej herbaty. Według informacji wymienionego departamentu konsumcja herbaty w poszczególnych częściach świata przedstawiała się następująco w milionach lbs. w latach 1922, 1929 i 1935:

	1922	1929	1935
W. Brytania i Irlandia	414,2	448,6	445,0
inne kraje Europy	48,4	63,5	79,0
Z. S. R. R. część europ.	1,6	63,0	52,1
Półn. i Środkowa Ameryka	135,8	129,4	122,8
Ameryka Południowa	6,4	13,7	11,9
Azja	27,5	42,6	36,1
Afryka	31,7	62,0	63,7
Australia i Australasia	52,5	61,9	56,2
inne pozostałe kraje	32,6	28,2	9,1
Razem	750,7	912,9	873,9

TEGOROCZNE ZBIORY HERBATY W PÓŁNOCNYCH INDIACH.

Według telegraficznych informacyj, uzyskanych z Kalkuty przez brokerów herbacianych w Londynie, tegoroczne zbiory herbaty oszacowane zostały w końcu września br. na 245.115.680 lbs. W roku ubiegłym zbiory herbaty w Półn. Indiach wynosiły w końcu września 234.438.340 lbs., a w analogicznym okresie 1935 r. 227.410.880 lbs.

PRODUKCJA PIEPRZU W INDIACH HOLENDERSKICH.

W numerze 7 miesięcznika „The Spice Mill", wydawanym w New Yorku ukazały się dane o produkcji pieprzu w Indiach Holenderskich. W roku bieżącym wyprodukowano ogółem około 55.000 ton pieprzu, w tym pieprzu czarnego Lampong — ok. 35 tys. ton, pieprzu białego Muntok — ok. 10 tys. ton i innego pieprzu ok. 10 tys. ton.

NOWE PRZEPISY DLA EKSPORTU ORZECHÓW LASKOWYCH W TURCJI.

Dla ściślejszej kontroli i nadzoru nad eksportem orzechów laskowych z Turcji, tureckie Ministerstwo Gospodarki wydało we wrześniu br. nowe przepisy regulujące eksport orzechów laskowych z tego kraju. Rozporządzenie ukazało się w dniu 9 września za nr. 2/7217 i weszło w życie tego samego dnia.

Hiszpania.

Jak się dowiadujemy, tegoroczne zbiory winogron w Almerii są bardzo słabe, wskutek długotrwałych deszczów, jakie nawiedziły te okolice.

Zbiory obliczane są na ca 500.000 beczek. Gatunek owocu jest dobry. W roku 1936 zbiory wyniosły ca 780.000 beczek, a w roku 1935 — 1.630.000 beczek.

Cypr.

Z Cypru donoszą, że tegoroczne zbiory owoców cytrusowych będą mniejsze od zeszłorocznych. Brak na razie cyfr szacunkowych.

Kanada.

W Ontario zbiory jabłek zapowiadają się dobrze. Gatunek owocu spodziewany jest również dobry.

Szczególnie dobrze zapowiadają się zbiory jabłek zimowych. Według ostatnich oszacowań oblicza się zbiory na ca 730.000 beczek. (W roku 1936 — 703.000 beczek).

Zbiory gruszek słabsze niż w roku ubiegłym o ca 50.000 buszli. Tegoroczne zbiory ocenia się na ca 150.000 buszli.

W Nowej Szkocji zbiory jabłek obliczane są na ca 500.000 beczek. Gatunek owocu ma być dobry, mimo dwukrotnych burz, jakie nawiedziły tamtejsze ogrody.

U. S. A.

Zbiory śliwek w stanie świeżym przeznaczone dla handlu i przemysłu oblicza się w Stanach: Kalifornii, Oregon, Washington, Idaho i Michigan na ca 130.000 małych ton, z tego przypada na Kalifornię i Michigan ca 65.000 m. t., na Washington, Oregon i Idaho — 45.000 m. t. Dla orientacji podajemy, że 1 mała tona równa się 907 kg (short ton).

Turcja.

Na rynku tureckim notowano w ostatnich dniach ceny sułtanek:

typ	7	1475—15,25	w r. 1936	10.00—11,25
typ	8	15,50—16,875	w r. 1936	11.00—13.25
typ	9	17,00—18,25	w r. 1936	12,00—16.00
typ	10	18.00—21.00	w r. 1936	14,50—18,50
typ	11	21,50—22,50	w r. 1936	16.50—20.00

KONTROLA EKSPORTU OWOCóW CYTRUSOWYCH Z PALESTYNY.

Konsulat R. P. w Tel-Aviv komunikuje, że w dniu 30 sierpnia br. ukazało się w „Palestine Gazette" rozporządzenie Wysokiego Komisarza w przedmiocie kontroli eksportu owoców cytrusowych. W myśl powyższego rozporządzenia, eksport cytrusowy drogą morską dopuszczony będzie przez porty w Jaffie i Haifie, zaś drogą lądową via Kantara. Sprawa wywozu z portu w Tel-Avivie ma być w przyszłości oddzielnie uregulowana.

Towar przeznaczony na eksport będzie przyjęty do składów tranzytowych w urzędach celnych dopiero po przedstawieniu zaświadczenia inspektora owocowego o zdolności do eksportu. Koszty inspekcji w wysokości 1½ milima za skrzynkę lub 1 milima za małą skrzynkę, pokryte być muszą przez eksportera. Owoce eksportowe muszą być właściwie zebrane, dojrzałe, ale nie przejrzałe, wolne od chorób, stłuczeń, uszkodzeń mechanicznych lub fizjologicznych, otwartych ukłuć przez muchy owocowe, pęknięć, nieczystości skórki, wreszcie nie muszą mieć więcej zadrapań przez owady niż 15 i to tylko 2% owoców wadę tę może posiadać. Również owoce mające na skórze blizny od uderzenia gradu, czy jakiekolwiek inne o powierzchni większej od monety 1 milima, nie mogą być zakwalifikowane do eksportu, jeżeli 2% owoców w w skrzynce dotkniętych jest tą wadą.

Główny Urzędnik Ogrodniczy może zawiesić zbiór owoców przeznaczonych na eksport, jeżeli pozostawały pod wpływem wilgoci więcej niż 5 dni.

Owoce cytrusowe winny być pakowane w składach czystych, wolnych od wszelkich nieczystości i odpadków owocowych, owinięte w papier w dobrym gatunku i opatrzone znakiem firmy. Skrzynki przeznaczone na owoce, muszą być nowe i czyste oraz odpowiadać przepisanym przez rozporządzenie wymiarom. Pomarańcze muszą być pakowane w ilości od 120 do 360 w skrz., grapefruit'y od 80 do 126. Skrzynki mogą zawierać tylko jeden gatunek pomarańcz i pakowanie razem gatunków „Shamouti" i „Baladi" jest niedozwolone. Znak „Jaffa Orange" będzie mógł być używany tylko dla gatunku „Shamouti".

Towar badany będzie przez Inspektorów Owocowych, którzy otwierać będą zasadniczo 5% skrzynek. Jeżeli okaże się przy badaniu, że 10% skrzynek zawiera więcej niż 2% owoców nie nadających się do eksportu, świadectwo eksportowe nie będzie wydane. W razie braków opakowania, Inspekcja Owocowa zarządzić może przepakowanie towaru. Jeżeli powstaną podejrzenia co do nadużyć, Główny Urzędnik Ogrodniczy może również zarządzić ponowną inspekcję towaru. Spory co do zdatności towaru rozstrzygane będą przez specjalne Urzędy Odwoławcze (Boards of Reference), które utworzone będą w Haifie i Jaffie.

Rozporządzenie przewiduje również terminy zbioru owoców, zawartość soku i cukru oraz szczegółowe przepisy dotyczące firm, znakowania, składu i ochrony znaku towarowego. Należy jeszcze zaznaczyć, że owoce zakwalifikowane w obszarze celnym Tel-Aviv, eksportowane będą przez port w Jaffie.

Zarządzenie powyższe, według opinii tut. sfer gospodarczych, stanowi zaostrzenie obowiązujacych dotąd przepisów — niezupełnie po myśli eksporterów owoców cytrusowych, (vide tut. raport nr 57a/P1/XXX/15 z dnia 17 VI 1937 r.), zwłaszcza, iż obciąża ich dodatkową opłatą za koszty inspekcji.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 30 października 1937 r. | NR 20

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy**, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Koszty żywności w Gdyni

Sprawa cen żywności w Gdyni ze względu na ich zmienność i wzrost w stosunku do roku poprzedniego stanowi problem ważny, zwłaszcza na terenie miasta Gdyni. Poniżej dajemy przegląd sytuacji w tej dziedzinie do końca września rb.

Do zagadnienia wprowadzi nas zestawienie cen w okresie ostatniego półrocza, uzupełnione danymi porównawczymi cen z lipca, sierpnia i września roku ubiegłego.

Ceny głównych artykułów żywnościowych w Gdyni.
(Notowanie z ostatniego tygodnia miesiąca)

Artykuły	Jednostka miary	1936 średnia roczna	1936 miesiące VII	VIII	IX	1937 miesiące IV	V	VI	VII	VIII	IX
Chleb żytni pytlowy	1 kg	0,31	0,30	0,30	0,35	0,37	0.37	0,37	0,36	0,36	0,37
Chleb pszenny	„	0.61	0.60	0,60	0,65	0,70	0,70	0,70	0,70	0.70	0.70
Mąka pszenna	„	0,48	0,50	0,45	0,50	0,54	0,54	0,54	0,54	0,55	0,55
Kasza jęczmienna	„	0,46	0,40	0,40	0,45	0,44	0,44	0,44	0,47	0,47	0,47
Groch polny	„	0,43	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
Fasola biała	„	0,54	0,50	0,40	0,50	0,55	0,55	0,55	0,55	0,50	0,55
Ryż „Patria"	„	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Mleko niezbierane	1 litr	0,23	0,25	0,25	0,25	0,25	0,22	0,22	0,22	0,22	0,25
Masło świeże	1 kg	3,36	3,20	3,20	3,00	3,40	3,60	3.20	3,40	3,60	3,80
Ser twarogowy	„	1,09	1,10	1,10	1,10	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Jaja świeże	1 szt.	0,09	0,08	0.08	0,10	0,06	0,06	0,07	0,09	0,08	0,10
Mięso wołowe	1 kg	1,33	1,35	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40
Mięso wieprzowe	„	1,62	1,80	1,80	1,60	1,60	1,60	1,60	1,80	1,80	1,70
Mięso cielęce	„	1,57	1,80	1,80	1,60	1,70	1,70	1,70	1,70	1,80	2,00
Kiełbasa zwyczajna	„	1,42	1,46	1,40	1,40	1,60	1,60	1,60	1,80	1,60	1,60
Słonina świeża	„	1,67	1,80	1,70	1,60	1,80	1,80	1,80	2,10	2,00	2,00
Smalec wieprzowy	„	2,44	2,50	2,50	2.50	2,40	2,40	2,40	2,80	2,80	2,60
Śledzie	1 szt.	0.10	0,10	0.10	0,10	0,10	0.10	0,10	0,10	0,10	0.10
Kartofle	10 kg	0,93	1,00	1,00	0,80	1,00	1,00	1,20	1,20	0,80	0,80
Kapusta kwaszona	1 kg	0,33	—	—	0,25	0,40	0,40	0,40	—	0,35	0,25
Cukier kryształ	„	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Herbata	„	18,83	20,00	18,00	20,00	20,00	16,00	16.00	16,00	16,00	16,00
Kawa naturalna	„	6,22	6,00	6,00	6,40	6.40	6,10	6,10	6,10	6,10	6,10
Sól biała	„	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32

Źródło — Biuro Statystyczne Komisariatu Rządu w Gdyni.

W zestawieniu powyższym wzięto pod uwagę gatunki towarów najbardziej rozpowszechnione w sprzedaży, a więc: chleb żytni — przemiał 55%, chleb pszenny — przemiał 45%, mąka pszenna — przemiał 65%, masło mleczarskie wyborowe (najlepsze), mięso — gatunek średni z kośćmi, kiełbasa — gatunek niższy.

Porównywując poziom cen najważniejszych artykułów żywnościowych we wrześniu 1937 roku z wrześniem 1936 roku stwierdzamy ogólną zwyżkę cen, a w szczególności następujących artykułów: chleb żytni pytlowy o 6%, chleb pszenny o 8%, mąka pszenna o 10%, kasza jęczmienna o 4%, fasola biała o 10%, masło świeże o 27%, kiełbasa zwyczajna o 14%, słonina świeża o 25%, smalec wieprzowy o 4%, mięso wieprzowe o 6%, mięso cielęce o 25%.

Szereg artykułów pozostał na zeszłorocznym poziomie cen. Są to: groch polny, ryż „Patria", jaja świeże, mięso wołowe, śledzie, cukier, sól biała, mleko niezbierane, kartofle, kapusta kwaszona.

Istnieje kilka artykułów, ceny których są niższe, aniżeli przed rokiem, a mianowicie: ser twarogowy o 27%, herbata o 25%, kawa naturalna o 5%.

Wyżej wyszczególnione obliczenia wzrostu lub spadku cen nie dają pojęcia o kształtowaniu się cen w ogólności, jeżeli chodzi o budżet domowy. Właściwe pojęcie o różnicy ogólnej w kształtowaniu się cen we wrześniu obu lat daje dopiero wskaźnik, obliczony na podstawie metod, stosowanych przez Główny Urząd Statystyczny.

Otóż ogólny poziom cen artykułów żywnościowych w Gdyni we wrześniu 1937 r. jest o 4,5% wyższy, aniżeli we wrześniu 1936 r. Ta różnica między odpowiednimi miesiącami lat 1936 i 1937 jest wyjątkowo niska tylko we wrześniu br. W pozostałych miesiącach roku 1937 (za wyjątkiem czerwca) w porównaniu z odpowiednimi miesiącami 1936 roku różnica jest większa, a mianowicie:

styczeń	o	15,1%
luty	o	18,6%
marzec	o	17,3%
kwiecień	o	8,5%
maj	o	6,2%
lipiec	o	10,4%
sierpień	o	6,9%
wrzesień	o	4,5%

Jedynie czerwiec jest tańszy bardzo nieznacznie o 0,4%.

Średnio obliczając otrzymamy, że dziewięć miesięcy rb. są o 9% droższe od odpowiedniego okresu roku poprzedniego.

Obliczony wyżej wskaźnik jest najwłaściwszym, gdyż eliminuje sezonowość, spowodowaną ruchem cen w związku z sezonem i niektórymi artykułami. Wskazuje na faktyczny wzrost kosztów żywności.

Porównania poziomów cen mogą odnosić się do innych podstaw, jak do cen w miesiącu poprzednim, cen w miesiącu styczniu, średniej rocznej itp. Rozpatrzmy każdy ze wskaźników.

Wskaźnik
podstawa miesiąc poprzedni = 100.

miesiące	1934	1935	1936	1937
styczeń	96,4	108,1	94,1	103,3
luty	101,8	99,6	99,1	102,0
marzec	98,2	100,6	101,6	100,5
kwiecień	97,4	99,0	102,3	94,6
maj	98,1	93,[illegible]	104,7	102,5
czerwiec	114,6	103,0	108,2	101,6
lipiec	95,8	105,7	92,2	102,1
sierpień	92,4	98,2	99,2	96,1
wrzesień	100,4	103,4	103,4	101,0
październik	101,5	100,7	99,4	—
listopad	99,0	99,0	100,9	—
grudzień	99,1	97,8	100,9	—

Z wskaźnika tego możemy łatwo ustalić, w których miesiącach i w jakiej mierze wzrastały względnie spadały koszty żywności w porównaniu z miesiącem poprzednim. Jeżeli chodzi o rok bieżący, to we wszystkich miesiącach ceny wzrastały, za wyjątkiem kwietnia i sierpnia, w których to miesiącach ceny w porównaniu z miesiącem poprzednim obniżyły się.

Wskaźnik — miesiąc poprzedni = 100 nie odzwierciadla poziomu cen dla dłuższego okresu. Najlepiej zadanie to spełni inaczej obliczony wskaźnik, podstawa którego odnosi się do jednego okresu. W danym wypadku za podstawę wskaźnika bierzemy ceny w styczniu lat 1934, 1935, 1936 i 1937 = 100.

Wskaźnik — podstawa —
styczeń każdego roku = 100.

miesiące	1934	1935	1936	1937
styczeń	100,0	100,0	100,0	100,0
luty	101,8	99,6	99,1	102,0
marzec	100,0	100,2	100,6	102,6
kwiecień	97,3	99,1	103,0	97,1
maj	95,5	92,2	107,9	99,5
czerwiec	109,5	94,9	116,8	101,0
lipiec	104,9	100,3	107,6	103,2
sierpień	97,0	98,5	106,7	99,1
wrzesień	97,4	101,8	110,3	100,1
październik	98,8	102,6	109,7	—
listopad	97,8	101,5	110,5	—
grudzień	97,0	99,2	111,5	—

Widzimy, że w roku 1937 poziom cen w stosunku do stycznia 1937 jest niższy, aniżeli w roku poprzednim, wyższy natomiast, aniżeli w latach 1934 i 1935. Zważyć jednak należy, że poziom cen w styczniu był bardzo wysoki, o 15,1% wyższy od stycznia roku

1936. Jeżelibyśmy przyrównali ceny w poszczególnych miesiącach 1937 roku do stycznia 1936 roku, to otrzymamy, że ceny są wyższe: w styczniu 1937 o 15,1%, w lutym o 17,5%, w marcu o 18,1%, w kwietniu o 11,7%, w maju o 14,5%, w czerwcu o 16,3%, w lipcu o 18,7%, w sierpniu o 14,0%, we wrześniu o 15,2%.

Odmienne wyniki daje wskaźnik, za podstawę którego wzięto przeciętną roczną poszczególnych lat za 100. Wskaźnik ten pozwala

Wskaźnik — podstawa — średnia roczna 1934, rozgl. 1935, rozgl. 1936, rozgl. 1937 = 100.

miesiąc	1934	1935	1936	1937
styczeń	100,3	100,8	93,5	99,5
luty	102,1	105,5	92,6	101,5
marzec	100,2	101,1	94,1	102,0
kwiecień	97,6	100,0	96,3	96,6
maj	95,8	92,9	100,9	99,0
czerwiec	109,7	95,7	109,2	100,5
lipiec	105,2	101,1	100,6	102,7
sierpień	97,2	99,4	99,8	98,6
wrzesień	97,6	102,7	103,1	99,6
październik . . .	99,1	103,5	102,5	—
listopad	98,1	102,4	103,3	—
grudzień	97,2	100,1	104,2	—

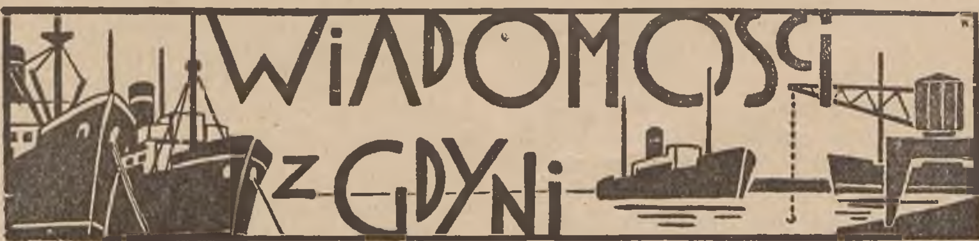
na ustalenie, które miesiące i o ile są tańsze względnie droższe od ogólnego poziomu cen w danym roku. (Dla roku 1937 wzięto jako średnią roczną przeciętną dla dziewięciu miesięcy).

Widzimy, że w roku 1937 poziom cen w poszczególnych miesiącach odbiegał mniej od przeciętnej, aniżeli w latach poprzednich. Wahania w roku 1937 wynoszą od 96,6 do 102,7, t. j. 6,1% podczas gdy w roku 1936 wynoszą od 92,6 do 109,2, co stanowi 16,6%. Wskaźnik ten pokazuje, że najdroższym w roku 1937 był miesiąc lipiec.

Jeżelibyśmy porównali ze sobą dwa zjawiska — zwyżkę cen artykułów żywnościowych w Gdyni z ogólną koniunkturą zwyżkową dla płodów rolnych i żywca w Polsce, stwierdzić byśmy mogli, że konsument w Gdyni znalazł się w sytuacji znacznie korzystniejszej, aniżeli można się było spodziewać.

Tak się przedstawia statystyka kosztów żywności w Gdyni. Koszty te stanowią część składową kosztów utrzymania. Obliczeń dla kosztów utrzymania na razie brak, można jednak stwierdzić, że krzywa kosztów utrzymania kształtuje się znacznie łagodniej, ze względu na obniżkę czynszów mieszkaniowych, jaka dała się zauważyć od roku 1936.

Bolesław Polkowski.



POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI PODATKOWEJ.

W dniu 16 października odbyło się pod przewodnictwem radcy Alojzego Melerskiego posiedzenie Izbowej Komisji Podatkowej.

Komisja przedyskutowała ponownie sprawy reformy względnie zniesienia świadectw przemysłowych, przy czym potwierdziła swe pierwotne stanowisko, polegające na tym, że zdaniem Komisji świadectwa przemysłowe powinny być w ogóle zniesione bez ekwiwalentu, gdyby jednak świadectwa miały być utrzymane, to opłaty za nie powinny być wliczane na poczet podatku obrotowego. Ubytek wpływów do Skarbu Państwa, jaki z tego tytułu mógłby powstać, powinien zdaniem Komisji, być skompensowany upowszechnieniem podatku dochodowego.

Drugą sprawą, którą Komisja Podatkowa przedyskutowała, było zagadnienie ulg przy wykupnie świadectw przemysłowych, jakie na mocy co roku wydawanych okólników Ministerstwa Skarbu udzielane są przedsiębiorstwom przemysłowym i handlowym. Komisja stwierdziła, że fakt wydawania tego rodzaju okólników jest dowodem konieczności wprowadzenia reform w dziedzinie świadectw przemysłowych. Przy tej sposobności Komisja wysunęła kilka wniosków o ulgach, jakie w roku nadchodzącym powinny być wzięte pod uwagę we wspomnianych okólnikach.

Komisja następnie zaznajomiła się z wykazem przeprowadzanych przez Izbę ustaleń dla celów podatkowych i wypowiedziała się za tym, aby ustalenia te, przeprowadzane w okręgu izbowym na podstawie ankiet, tylko w wypadkach różnolitości odpowiedzi przedkładane były do rozpatrzenia i decyzji Komisji Podatkowej, natomiast w wypadkach, nie wzbudzających wątpliwości, ustalenia mają być dokonane przez biuro Izby bezpośrednio.

Na zakończenie obrad Komisja przedyskutowała wyczerpująco sprawę podwójnego opodatkowania spółek z ograniczoną odpowiedzialnością. Obecnie spółki te opłacają podatek dochodowy jako osoby prawne, a poza

tym wspólnicy obciążani są podatkiem dochodowym indywidualnie z tytułu dochodów, wpływających z przedsiębiorstwa, działającego jako spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Zdaniem Komisji tego rodzaju podwójne opodatkowanie powinno być usunięte. W związku z tym Komisja Podatkowa uchwaliła wniosek, aby Izba wystąpiła do Związku Izb Przemysłowo - Handlowych z odpowiednim memoriałem.

POSIEDZENIE OPINIODAWCZEJ KOMISJI HANDLU WEWNĘTRZNEGO PRZY NASZEJ IZBIE.

W dniu 28 października odbyło się w Izbie naszej posiedzenie Opiniodawczej Komisji Handlu Wewnętrznego przy Izbie.

Obradom przewodniczył Prezes Towarzystwa Kupców w Bydgoszczy p. Cylkowski, w zastępstwie przewodniczącego Komisji Radcy Izby Sierszeńskiego.

W posiedzeniu wzięli udział wiceprezesi dr K. Kasperowicz, B. Kentzer i dr W. Smoleń, licznie przybyli członkowie Komisji oraz dyrektor Izby dr J. Kulikowski i wicedyrektor p. Tadeusz Marchlewski.

Pierwszy punkt obrad stanowiły sprawozdania z przeprowadzonego przez biuro Izby szczegółowego badania warunków istniejących na terenie okręgu izbowego w zakresie handlu artykułami żelaznymi oraz wyrobami włókienniczymi. W pierwszym z tych sprawozdań szczegółowo ustalone zostały warunki podaży artykułów żelaznych, stan pośrednictwa handlowego przy przechodzeniu towaru od producenta do konsumenta z uwzględnieniem rentowności poszczególnych ogniw pośrednictwa dalej przedstawiony został przebieg procesów wymiany z uwypukleniem momentów konkurencji pomiędzy poszczególnymi przedsiębiorstwami handlowymi, jak również pomiędzy handlem prywatnym a spółdzielczym, wreszcie w sprawozdaniu przedstawione zostało zagadnienie ingerencji władz administracyjnych w zakresie ustalania cen na towary żelazne oraz wpływ organizacyj zawodowych na stosunki istniejące w tej branży handlu.

W dyskusji, jaka po tym sprawozdaniu się wywiązała, Komisja wskazała na konieczność kontynuowania przez Izbę prac nad usprawnieniem handlu żelazem w okręgu izbowym, szczególnie w kierunku wywarcia wpływu na producentów artykułów żelaznych, aby umożliwili zaopatrywanie składów hurtowych i detalicznych w dostateczne asortymenty tych artykułów. Komisja zwróciła uwagę na konieczność zrównoważenia warunków zaopatrywania w artykuły żelazne przedsiębiorstw w okręgu izbowym z przedsiębiorstwami na terenie W. M. Gdańska, które uzyskują u producentów dogodniejsze ceny, a poza tym mają na miejscu lepsze warunki kredytu.

Również szczegółowe sprawozdania złożono Komisji z sytuacji w zakresie handlu towarami włókienniczymi.

W dalszym ciągu posiedzenia wicedyrektor T. Marchlewski przedstawił Komisji szereg spraw, załatwionych przez Izbę w dziedzinie usprawnienia handlu w okręgu izbowym oraz dotyczących udziału Izby w pracach Związku Izb Przemysłowo - Handlowych w zakresie usprawnienia handlu na terenie całego kraju. Wicedyrektor Marchlewski poinformował również Komisję o przebiegu pertraktacyj delegacji sfer gospodarczych Polski ze stroną gdańską w sprawie stworzenia odpowiednich warunków pracy dla firm i instytucyj polskich na terenie W. M. Gdańska i w porcie gdańskim. Pertraktacje te nie wydały dotąd pożądanych wyników ze względu na trudności pogodzenia postulatów polskich z obowiązującymi w Gdańsku zarządzeniami.

Następnie wicedyrektor Marchlewski wygłosił referat na temat „Dzisiejsza struktura organizacyjna handlu w Niemczech", w którym dał przegląd swych obserwacyj podczas dwukrotnego pobytu w Niemczech, raz przy okazji udziału w obradach Kongresu Międzynarodowej Izby Handlowej, a drugi raz podczas wycieczki, zorganizowanej przez sfery kupieckie z Pomorza.

Na zakończenie posiedzenia Komisja wysłuchała referatu radcy prawnego Izby dr. J. Adamkiewicza o projekcie ustawy o spółkach udziałowych. Opracowanie projektu tego w łonie Związku Izb P.-H. nastąpiło na skutek konieczności stworzenia norm prawnych dla takiego rodzaju przedsiębiorstw, które mogłyby być powołane do życia przez posiadaczy drobnych kapitałów. W tym celu projekt ustawy przewiduje możność założenia spółki udziałowej już przy kapitale 2500,— zł i przy indywidualnych udziałach w wysokości zł 25,—.

Brak ustawowego unormowania zagadnienia spółek udziałowych odczuwany jest nie tylko w Polsce, lecz i w innych państwach, co ujawnionym zostało podczas tegorocznego Kongresu Międzynarodowej Izby Handlowej. W związku z tym Kongres zalecił sferom handlowym w poszczególnych krajach poczynienie kroków w kierunku stworzenia warunków dla powstawania tego rodzaju organizacyj drobnych kapitalistów.

Komisja po wysłuchaniu referatu wypowiedziała się za rozszerzeniem uprawnień nadzorczych nad działalnością spółek udziałowych ze strony sądów rejestrowych, uznała natomiast, że przewidywany w ustawie szczegółowy nadzór nad spółkami udziałowymi ze strony Ministerstwa Przemysłu i Handlu w praktyce trudny będzie do przeprowadzenia. Ponad to Komisja wskazała na konieczność sformułowania takich przepisów w ustawie, któreby wykluczały podwójne opodatkowanie dochodów, jak to ma miejsce obecnie przy spółkach z ograniczoną odpowiedzialnością i spółkach akcyjnych.

Wreszcie Komisja zwróciła uwagę na konieczność spowodowania przez Izbę wydania w odpowiednim terminie przez władze skarbowe o ulgach przy wykupywaniu świadectw przemysłowych na r. 1938 z uwzględnieniem postulatów sfer gospodarczych w tym zakresie.

PRACE IZBY NAD ORGANIZACJĄ FINANSOWANIA TRANSAKCYJ TOWAROWYCH W PORCIE GDYŃSKIM.

Zagadnienie finansowania transakcyj towarowych w porcie gdyńskim stanowi od dłuższego czasu przedmiot prac naszej Izby.

Chodzi o to, aby towary, znajdujące się na składach w porcie gdyńskim, nieraz w przeciągu dłuższego okresu czasu, mogły w możliwie szerokich rozmiarach korzystać z kredytów warrantowych. Kredyty te nie znalazły jednak większego rozpowszechnienia z powodu małej ilości publicznych domów składowych w Polsce w ogóle i w porcie gdyńskim w szczególności, gdyż tutaj zaledwie 20% ogólnej powierzchni składowej ma charakter publicznych domów składowych. Poza tym lista towarów, na które warranty są przyjmowane do dyskonta przez Bank Polski była dotychczas ograniczona i wreszcie opłaty stemplowe na warrantach są za wysokie.

W związku z tym stanem rzeczy, Izba nasza wystąpiła do Banku Polskiego z memoriałem o rozszerzenie listy towarów, na które udzielane być mogą pożyczki warrantowe. Sprawa ta znalazła najzupełniejsze poparcie ze strony Oddziału Banku Polskiego w Gdyni i jak można się spodziewać, zostanie wkrótce załatwiona pozytywnie.

Jednakże nawet pomyślne załatwienie powyższej sprawy nie rozwiąże zagadnienia kredytów towarowych dla portu w stopniu dostatecznym. Znaczna bowiem ilość towarów składowana poza domami składowymi, powinnaby na wzór innych portów korzystać z kredytu na podstawie t. zw. zaświadczeń składowych. Zaświadczenia te bez większych trudności są finansowane przez banki gdańskie, niemieckie, a nawet angielskie. Chodzi obecnie o to, aby również pryw. banki krajowe miały możność udzielania kredytów pod zastaw tych zaświadczeń, znajdując ze swej strony pokrycie w Banku Polskim. W tym celu niezbędnym byłoby ustalenie polskiego wzoru tego dokumentu składowego oraz znalezienie formy, w jakiej Bank Polski mógłby takie transakcje finansować, tym bardziej, że statut jego nie przewiduje tego rodzaju dokumentów jako podstawy do redyskonta.

Sprawy te zostały ostatnio rozpatrzone na konferencji w Izbie naszej z przedstawicielami banków gdyńskich. W wyniku konferencji wyłoniono podkomisję dla określenia prawnego charakteru zaświadczenia składowego i opracowania warunków finansowania tych zaświadczeń.

W razie pozytywnego wyniku tych prac Izby powstałby nowy poważny czynnik dla usprawnienia handlu w porcie gdyńskim.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ WE WRZEŚNIU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły we wrześniu br. 142.427,5 ton towarów, wobec 132.689,5 t. przewiezionych we wrześniu roku 1936. W tym było towarów eksportowych 96.095,5 ton (IX 1936: 91.066,5 ton), importowych 44.604 t. (IX 1936: 39.716 t.), w tranzycie morskim 516 t. i w przewozach między portami obcymi 1.212 t. towarów (IX 1936: obie powyższe pozycje razem: 2.087 t.) Jak więc wynika, ruch wywozowy i przywozowy równomiernie wzrastał w porównaniu do odpowiedniego miesiąca roku ubiegłego.

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły ogółem we wrześniu 91.585 t. ładunków wobec 76.515 t. przewiezionych we wrześniu r. 1936; przewozy więc zwyżkowały prawie o 20%, czyli znacznie więcej niż przeciętna zwyżka obliczona dla całej floty.

Z tej liczby na wywóz przypadło 51.263 t. (IX 1936: 38.105 t.), na przywóz 38.594 ton (IX 1936: 36.125 t.), na tranzyt morski 516 t., na przewozy między portami zagranicy 1.212 t. (IX 1936 obie te pozycje razem: 2.087 ton). Jak widać w porównaniu do typu przewozów wrześniowych zeszłorocznych o zrównoważonych przewozach eks- i importowych zaczął znów przeważać znacznie eksport, podczas gdy przeciętna dla całej floty tej tendencji nie wykazuje.

Linie Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły razem 30.129 t. towarów, wobec 25.325 t. przewiezionych we wrześniu ub. roku: w tym przypadło na wywóz 16.675 t. (IX 1936: 14.557 ton), na przywóz 11.726 t. (IX 1936: 8.681 t.), na przewóz w tranzycie morskim 516 t. oraz na przewozy między portami zagranicy — 1.212 t., czemu odpowiada we wrześniu ub. roku w dwóch wymienionych pozycjach razem — 2.087 t., na liniach więc zwyżkował więcej niż przeciętnie ruch przywozowy.

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły 61.456 ton (IX 1936: 50.990 t.), co oznacza zwyżkę ponad 20%, przy czym nawet nie została uwzględniona niewielka ilość drobnicy (360 t.), przewiezionych w wykonaniu zleceń linij regularnych. Eksportowych towarów przewieziono 34.588 t. (IX 1936: 23.546 t.), w tym 20.254 t. węgla, 9.936 t. koksu, 4.399 t. kopalniaków (znacznie mniejszy eksport na statkach polskich w roku 1936, we wrześniu, zawierał w sobie pozycje: węgla, koksu, kainitu, żelaza, drzewa i drobnicy). Importowych towarów przewieziono 26.868 t. (IX 1936: 27.444 t.), w tym rudy 19.610 t., tomasyny 7.258 t., podczas gdy zeszłorocznymi pozycjami były o tym czasie na tychże trampach: ruda, tomasyna, kawa i drobnica.

Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe (Polbryt) ujawniło znaczny wzrost przewozów, nie ustępujący tym razem przyrostowi przewozów Żeglugi Polskiej S. A. Przewieziono bowiem 10.888 t. towarów, wobec 8.903 ton i 31 koni, przewiezionych we wrześniu 1936 r. Na wywóz przypadło 6.885 t. (IX 1936: 5.847 ton), na przywóz — 4.003 ton (IX 1936: 5.847 t.) I tu więc przywóz wzrósł więcej od eksportu. Na linii londyńskiej przewieziono 5.046 ton, na hullskiej 5.674 t., na linii Havru, poza wy- i załadunkami w Anglii — 168 ton. Przywieziono z Londynu 1.896 t., w tym przez Gdynię 1.896 t., przez Gdańsk 425 t., przywieziono z Hull 1.982 t., w tym przez Gdynię 1.740 ton, przez Gdańsk 242 t.

Wywieziono do Londynu 3.150 t., w tym z Gdyni 2.876 t., z Gdańska 274 t., wywieziono do Hull 3.692 t., w tym z Gdyni 1.462 t., z Gdańska 2.230 t. towarów. Pewna nadwyżka przewozów w kierunku Hull, która jest zjawiskiem stałym, tłumaczy się aż nadto dwakroć częstszymi ruchami wahadłowymi statków w kierunku Hull, aniżeli do Londynu, dokąd odjazdy są na przemian dokonywane ze statkami Zjednoczonej Korporacji Bałtyckiej.

Linia Gdynia — Londyn/Havre, służąca głównie przewozowi emigrantów, przewiozła, co dotyczy portów francuskich — 168 t. ładunków, w tym do Havre 43 t., z Havre 17 t., z Dunkierki 108 t. towarów.

Statki towarzystwa *Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A.* przewiozły 2517 pasażerów i 5538 t. towarów, wobec 1.984 pasażerów i 5.285 t. towarów, przewiezionych we wrześniu ub. roku. Z tego przypada na wyjściowy ruch 2258 pasażerów i 3.531 t. towarów, na wejściowy ruch — 259 pas. i 2007 t. towarów. Na północnej linii, na której były 2 przyjazdy z 259 pas. i 2007 t. towarów było znaczne ożywienie wyjściowe (3 odejścia), wyrażające się przede wszystkim w wysokiej liczbie pasażerów: 1.550 i 2.403 t. towarów. Trzeba mieć na uwadze, że nowa linia tegoż towarzystwa, obsadzona na razie dwoma motorowcami pod obcą banderą, które w kierunku Gdynia—porty Gulfu Meksykańskiego zawijają po drodze do Nowego Yorku, odciąga część ładunków zasadniczej linii, oczywiście nie będąc konkurentami, lecz statkami uzupełniającymi.

Na linii południowo-amerykańskiej miał miejsce tylko jeden odjazd, przy liczbie pasażerów 708 i 1.128 t. towarów.

Statki Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego (Polskarob) przewiozły wyjątkowo znacznie niższą ilość węgla: 34.416,5 t., wobec 42.366,5 ton, przewiezionych we wrześniu ub. roku. Spadek tłumaczy się niemal wyłącznie długą rotacją, w dalekiej podróży do jugosłowiańskiego portu Split (Bakar) jednego ze statków, który już nie powrócił przed końcem miesiąca. Ilość podróży na skutek tego spadła z ogólnej ilości 15—16 zaledwie do dwunastu. Z ogólnej ilości przewiezionego węgla, który był wyłącznie węglem eksportowym, wyeksportowano do Belgii 12.020 t., do Szwecji 10.771,5 t., do Szwecji 12.020 t., do Norwegii 6.325 t., do Holandii 2.780 t., do Jugosławii 2.520 t.

Zwiedzono porty: Göteborg (4-krotnie), Antwerpię (4-krotnie), Rotterdam, Split, Oslo i Slemmestad.

ZAMÓWIENIE DWÓCH NOWYCH MOTOROWCÓW DLA TOW. GDYNIA — AMERYKA L. Ż.

W wykonaniu programu morskiego zostały w ostatnim czasie zamówione przez Tow. „Gdynia — Ameryka, L. Ż." 2 bliźniacze motorowe statki towarowe, przewidziane dla obsługi linii meksykańskiej t. zw. „bawełnianej".

Statki te zostaną wykonane przez Stocznię Gdańską i zaopatrzone w motory napędowe fabrykacji firmy „MAN" (Augsburg).

Dane charakterystyczne nowych przyszłych jednostek floty handlowej są następujące:

Długość między pionami	400' =	121.92 m
Szerokość konstrukcyjna	55' =	16.76 m
Wys. do pokładu ochronnego	38' =	11.58 m
Średnie zanurzenie	25' =	7.62 m
Nośność ładunkowa przy śred. zanurzeniu		6.500 t
Pojemność ładowni (wraz z międzypokładami)		400.000 stóp³

Statki posiadać będą urządzenia chłodnicze z pomieszczeniem chłodzonym o pojemności 40.000 stóp³. Każdy ze statków będzie posiadać pomieszczenie pasażerskie dla 12 osób.

Dla napędu statków służyć będą 8-cylindrowe, podwójnego działania, bezsprężarkowe 2-taktowe motory Diesla, produkcji MAN-typ D8ZU 60/110. Motory te przy 125 obrotach na minutę dają moc 6.650 KMi — która to moc wystarczy dla zapewnienia statkom — przy załadowaniu, wynoszącym 6.500 t, oraz przy normalnym stanie morza — szybkości 16 węzłów.

Jak z powyższego widać, nowozamówione statki nie tylko będą największymi towarowcami floty handlowej, ale będą również najszybszymi statkami towarowymi, pływającymi pod naszą banderą.

Termin wykonania statków i przedstawienia ich do oględzin, prób i odbioru został ustalony dla pierwszego statku na dzień 29 VIII 1939 r., dla drugiego statku na dzień 29 X 1939 r.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO WE WRZEŚNIU B. R.

W miesiącu wrześniu urządzenia przeładunkowe portu przepracowały 13456 g. z zużyciem prądu 93445 kWh i przeładowały 236.193 ton towarów masowych i drobnicowych. Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładun-

kowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy: w bieżącym roku 110,1, w ub. roku 117,0, spadek zatem wynosi 6,9%.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W III KWARTALE 1937 ROKU.

Ruch budowlany w Gdyni w III kwartale br. na podstawie danych Biura Statystycznego Komisariatu Rządu w Gdyni przedstawia się następująco:

Rozpoczęto budynków mieszkalnych ogółem 56 o kubaturze 87.669 m³, koszt budowy wyniesie według złożonych kosztorysów 2.605 tysięcy złotych. Dla porównania podajemy, że w okresie pierwszego półrocza 1937 rozpoczęto budynków 142 o kubaturze 92.451 m³, koszt budowy wyniósł 2.427 tysięcy złotych. Z tego porównania widać, że w III kwartale wartość rozpoczętych budowli jest większa, aniżeli w całym pierwszym półroczu.

Rozpoczęte budynki mieszkalne przysporzą Gdyni ogółem 243 mieszkań o 741 izbach mieszkalnych i 369 izbach niemieszkalnych.

Rozpoczęte budynki w III kwartale dzielimy na stałe i prowizoryczne. Zestawienie z tym podziałem przedstawia się następująco:

	Ogółem	stałe	prowiz.
liczba budynków	56	31	25
„ mieszkań	243	197	46
„ izb mieszk.	741	634	107
„ izb niemieszk.	369	334	35
kubatura — m³	87.669	81.683	5.986
koszt budowy — 1000 zł	2.605	2.500	105

Zauważyć należy, że wszystkie prócz jednego budynki stałe są murowane, prowizoryczne natomiast w 40% są drewniane, w 60% murowane.

Rozpoczęto budynków przemysłowych ogółem 12 w tym 10 stałych murowanych i 2 prowizoryczne drewniane. Kubatura ogólna budynków rozpoczętych przemysłowych wynosi 8.363 m³, koszt budowy według złożonych kosztorysów wyniesie 168 tysięcy zł.

W pierwszym półroczu 1937 r. rozpoczęto budowę 13 budynków przemysłowych, o kubaturze 2.668 m³, koszt budowy wynieść miał 43 tysiące złotych. Widzimy znów, że w III kwartale rozpoczęto więcej znacznie budynków przemysłowych, aniżeli w całym pierwszym półroczu.

Zakończono budynków mieszkalnych ogółem 61 o kubaturze 79.744 m³, koszt budowy według złożonych kosztorysów wynosił 2.304 tysiące złotych. Dla porównania przytaczamy dane dla pierwszego półrocza rb., w okresie którego zakończono budynków 119, o kubaturze 221.180 m³, koszt budowy według kosztorysów wynosił 6.988 tysięcy złotych.

Budynki mieszkalne zakończone w III kw. przysporzyły Gdyni ogółem 221 mieszkań o 794 izbach mieszkalnych i 422 izbach niemieszkalnych.

Dzieląc budynki mieszkalne zakończone w III kwartale na stałe i prowizoryczne otrzymamy następujące zestawienie:

	Ogółem	stałe	prowiz.
liczba budynków	61	55	6
„ mieszkań	221	211	10
„ izb mieszk.	794	773	21
„ izb niemieszk.	422	418	4
kubatura — m³	79.744	78.622	1.122
koszt budowy w 1000 zł	2.304	2.285	19

Należy zwrócić uwagę na małą liczbę budynków prowizorycznych. W kwartałach poprzednich liczba budynków prowizorycznych zakończonych bywała znacznie wyższa.

Wszystkie budynki stałe są murowane, wśród prowizorycznych natomiast 2 są murowane, 4 drewniane.

Zakończono budynków przemysłowych 2, oba stałe, o ogólnej kubaturze 5.353 m³, koszt budowy według złożonych kosztorysów wynosił 202 tysiące złotych. W pierwszym półroczu 1937 zakończono 10 budynków przemysłowych o kubaturze 8.099 m³, koszt budowy których wyniósł 108 tysięcy złotych.

Jeżeli zainteresujemy się kwestią geograficznego rozmieszczenia budynków rozpoczętych i zakończonych według dzielnic wielkiej Gdyni stwierdzimy, że budynków stałych najwięcej rozpoczęto w śródmieściu, na Grabówku, w Małym Kacku, Działach Leśnych i w Chylonii. Prowizoryczne budynki rozpoczęto budować w Małym Kacku, Chylonii i Demptowie. Budynki zakończone w III kwartale znajdują się głównie na Redłowie (domy T. B. O.), dalej w Działach Leśnych, Śródmieściu, na Kamiennej Górze i w Orłowie.

WIADOMOŚCI MORSKIE

STULECIE NAJWIĘKSZEGO TOWARZYSTWA ŻEGLUGOWEGO.

Angielskie towarzystwo żeglugowe „Peninsular and Oriental", utrzymujące liczne linie, głównie do Indyj Wschodnich, i posiadające dziś tabor okrętowy o całkowitej pojemności brutto ponad 2 miliony ton, obchodzi w roku bieżącym stulecie swego istnienia. „Fairplay" podkreśla doskonały stan jego taboru, który w dużej mierze składa się z nowych okrętów. Wartość floty oszacowana jest na przeszło 80 mil. funtów, na amortyzację odpisuje się rocznie ponad 4 mil. funtów.

Na czele tego największego towarzystwa

żeglugowego świata stoi obecnie lord Craigmyle. Prasa angielska podkreśla, że jednym z głównych czynników powodzenia towarzystwa „P. & O.". jak zwyczajowo skracają nazwę kompanii, jest nader szczęśliwy wybór prezesów, którzy następnie długo już nie opuszczają swoich stanowisk. W ciągu 57 lat było w towarzystwie tylko trzech prezesów i ostatni z nich nadal piastuje swe funkcje.

ZWIĘKSZENIE FLOTY UNITED BALTIC CORPORATION.

Zjednoczona Korporacja Bałtycka nabyła w Stanach Zjednoczonych dwa pasażersko-towarowe motorowce po 3150 ton DW nośności każdy. Statki będą odnowione i zaopatrzone w instalacje chłodnicze. Oba statki będą uruchomione na linii: wschodnie porty Anglii/Londyn, Newcastle, Hull/—Ryga.

WZNOWIENIE LINII REGULARNEJ DO ZACHODNIEGO WYBRZEŻA AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

Tow. Johnson Linie, należące do armatorskiej spółki akcyjnej Nordstjernan w Sztokholmie wznawia w połowie listopada rb. przerwaną od lat obsługę portów Zachodniego Wybrzeża Ameryki Południowej w Kolumbii, Ekwadorze, Peru, Chile, wysyłając tam swe statki regularnie co miesiąc. Statki te mają stale zawijać do Antwerpii, a być może i do Gdyni.

KOPENHAGA — WYSPY KANARYJSKIE.

Według Deutsche Verkehrs Nachrichten postanowiło Towarzystwo Norddeutscher Lloyd, aby jego statki do przewozu owoców „Arucas" i „Orotava", regularnie kursujące na lini do Wysp Kanaryjskich, zawijały regularnie do Kopenhagi.

RUCH PASAŻERSKI NA PÓŁNOCNYM ATLANTYKU.

W czasie od 1 stycznia do 2 października rb., czyli w ciągu trzech kwartałów statki pasażerskie należące do konferencji Północno-Atlantyckiej przewiozły w kierunku Nowy Jork — Europa — 275.513 pasażerów, tj. 7,3% więcej niż w ciągu 9 miesięcy 1936 r. kiedy przewieziono 255.516 osób. Na klasę pierwszą przypada 73.684 osób, czyli 6,6% więcej niż w okresie poprzednim, na klasę turystyczną — 89.422, czyli 8,3% zwyżki i na klasę trzecią — 112.407, czyli 6,6% zwyżki. Obok zwiększenia liczby pasażerów w ruchu transatlantyckim została również podwyższona wchodząca w życie od 1 XI br. zwyżka opłat za przejazdy przez Atlantyk. Tłumaczona jest ona podniesieniem cen paliwa płynnego i innych materiałów potrzebnych przy nawigacji.

ZAPOWIEDŹ ROZBUDOWY PORTU GALAC.

Rumuński minister skarbu Canckov wygłosił w Galacu mowę, w której oświadczył między innymi, iż port Galac otrzyma wolną strefę, jego portowa administracja będzie gruntownie zreorganizowana, poza tym w porcie ma powstać duża stocznia.

Zarząd portu będzie nie jednolity, jak dotąd, lecz mieszany, z udziałem przedsiębiorstwa żeglugowego dunajowego Navigatione Fluviale Romana i państwowego towarzystwa żeglugi morskiej Serviciul Maritim Roman. Organizacja wolnej strefy portu Galac już jest rozpoczęta.

CZECHOSŁOWACKA STREFA WOLNOCŁOWA W GALACU.

Rumuński rząd zgodził się w zasadzie na utworzenie czechosłowackiej strefy wolnocłowej w Galacu i na wyznaczenie w tym celu terenu obejmującego 2.000 ha.

FRACHTY W BILANSIE PŁATNICZYM FRANCJI.

W bilansie płatniczym Francji za r. 1936. frachty zajmują po stronie dodatniej 2 miejsce i wynoszą 1.680 milionów franków. Na pierwszym miejscu znajduje się zysk z procentów w sumie 5.375 milionów fr. potem dopiero idą tranzyt — 260 mil. fr. i ubezpieczenia — 120 mil. fr. Razem pozycje po stronie dodatniej wynoszą 8.625 mil. fr. Po stronie ujemnej znajdują się tylko 2 pozycje: handel zagraniczny — 11.675 mil. fr. i kwoty wysłane przez emigrantów — 940 mil. fr., czyli razem 12.615 mil. fr.

PRZEBUDOWA OWOCOWCÓW NA ZWYCZAJNE TRAMPY.

Zmniejszony eksport hiszpańskich owoców, niepokoje na morzu Śródziemnym, oraz duże zapotrzebowanie obecne na tonaż zwyczajnych trampów na wszystkich rynkach świata doprowadziły do znacznego uszczuplenia specjalnej i jedynej w Europie floty specjalnych dość dużych statków dla przewozu owoców, jaką jest flota firmy Lauritzen w Kopenhadze. Ze statku „Betty" już usunięto urządzenia chłodnicze; w ten sposób zostaną „przebudowane" dalsze statki tegoż armatora. na razie w liczbie pięciu.

Dwa statki — owocowce, sprzedane przez Lauritzena do Norwegii - „Martinique" i „Caravelle" również będą pozbawione swych urządzeń chłodniczych. Tak, widzimy, warunki wojenne na lądzie i morzu, stopniowo niszczą lub czynią nieużyteczną pięknie zapoczątkowaną techniczną specjalizację transportu morskiego na odpowiednio urządzonych statkach i wywołują powrót do prymitywu.

POSIEDZENIE REGIONALNEGO KOMITETU PRZYWOZOWEGO PRZY IZBIE.

W dniu 19 października rb. odbyło się pod przewodnictwem Dyrektora dr. J. Kulikowskiego posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego przy naszej Izbie. Podzielone zostały kontyngenty na owoce suszone z Italii i kalafonię z Francji.

MOŻLIWOŚCI ODZYSKANIA NALEŻNOŚCI ZAMROŻONYCH W RUMUNII.

Na podstawie wymiany not pomiędzy Rządem Polskim o Rządem Rumuńskim, z dnia 9 X 1937 r. w sprawie odmrożenia należności eksporterów polskich w Rumunii — Rumuński Bank Narodowy otworzy bezzwłocznie specjalne konto Polskiego Instytutu Rozrachunkowego, t. zw. „żywnościowe" (compte fourragers), na które dłużnicy rumuńscy będą mogli wpłacać sumy należne wierzycielom polskim z tytułu dostaw towarowych, dokonanych przed dniem 31 XII 1934 r. Należne od tych wierzytelności odsetki za zwłokę będą mogły również być wpłacane na wspomniane konto.

Sumy wpłacone na konto żywnościowe użyte będą na zakup pasz przez Polskę w Rumunii. Należności za zakupione pasze wpływać będą w Polsce na specjalny rachunek Rumuńskiego Banku Narodowego, otworzony przez Polski Instytut Rozrachunkowy. Z tego rachunku P. I. R. wypłacać będzie wierzycielom polskim ich należności w miarę rozporządzalnych sum i w kolejności, w jakiej dokonane zostaną wpłaty dłużników po stronie rumuńskiej.

Wpłaty dłużników rumuńskich na konto żywnościowe przyjmowane będą przez Rumuński Bank Narodowy w ciągu 2 miesięcy od daty wymiany not (od 9 X 1937 r.) Po tym terminie wpłaty przyjmowane będą jedynie w wyjątkowych wypadkach. Wpłaty od dłużników przyjmowane będą po uprzednim sprawdzeniu dokumentów uzasadniających powstanie zobowiązania w stosunku do wierzyciela polskiego.

Wpłata na konto żywnościowe zwalniać będzie dłużnika rumuńskiego z zobowiązania dopiero z chwilą otrzymania przez wierzyciela w Polsce całkowitej należności.

Wpłaty wszelkich należności na wspomniane konto żywnościowe w Rumunii przyjmowane będą wyłącznie w lejach. Wypłaty wierzycielom po stronie polskiej dokonywane będą w złotych.

Przeliczenie wierzytelności w innych walutach na leje w chwili wpłaty przez dłużnika rumuńskiego dokonywane będzie według kursu urzędowego giełdy bukareszteńskiej z dnia poprzedzającego wpłatę. W razie istnienia odmiennego porozumienia pomiędzy wierzycielem i dłużnikiem — wpłaty będą mogły być dokonywane po innym kursie przeliczeniowym.

Przeliczenie lei wpłaconych na konto żywnościowe na złote w chwili wypłaty przez Polski Instytut Rozrachunkowy — dokonywane będzie po kursie: 1 złoty = 26,22 leje.

KOLEJOWE KURSY WALUT.

Obecnie obowiązują następujące kolejowe kursy przeliczenia i przyjmowania walut zagranicznych:

Za 1 dolar złoty — 8,92; za 1 dolar U. S. A. — 5,31 zł; za 100 franków francuskich — 19 zł; za 100 franków belgijskich — 17,90 zł; za 100 franków szwajcarskich — 122 zł; za 100 franków złotych — 172 zł; za 100 guldenów gdańskich — 100 zł; za 100 koron czeskich — 18,60 zł; za 100 koron duńskich — 118 zł; za 100 koron norweskich — 133 zł; za 100 koron szwedzkich — 136,50 zł; za 100 lei rumuńskich — 3,95 zł; za 100 lirów włoskich — 28,15 zł; za 100 marek niemieckich — 214 zł; za 100 szylingów austriackich — 100 zł; za 100 dynarów jugosłowiańskich — 12,35 zł; za 100 pengö złotych — 157 zł; za 100 florenów holenderskich — 292,50 złotych.

Za 100 zł — 11.22 dolarów zł, 19,10 dolarów U. S. A., 575 franków francuskich, 566 franków belgijskich, 83,50 franków szwajcarskich, 100 guldenów gdańskich, 550 koron czeskich, 2.600 lei rumuńskich, 362 lirów włoskich, 47,75 marek niemieckich, 102 szylingów austriackich, 58,20 franków złotych, 835 dynarów jugosłowiańskich.

EKSPORT BEKONÓW DO ANGLII.

Na okres od 15 X—31 XII br. zostały ustalone następujące kontyngenty bekonowe dla poszczególnych krajów. Największy dla Danii — 705.169 cwts., następnie dla Holandii — 105.797 cwts., a na trzecim miejscu dla Polski — 88.535 cwts., dalsze miejsca pośród krajów eksportujących zajmują Szwecja — 52 tys. cwts., Litwa — 33 tys. cwts. i t. d. Ogólna kwota importowa w tym okresie została ustalona na 1.113.653 cwt.

MIĘDZYNARODOWY HANDEL BAWEŁNĄ.

Według obliczeń Departamentu Rolnictwa Stanów Zjednoczonych w ostatnim sezonie zakończonym 31 VII br. obroty międzynarodowe bawełną wynosiły około 12.789 tys. bel i nie wykazują dużych różnic w porównaniu z poprzednim sezonem — 12.396 tys. bel — jak również nie odbiegają od przeciętnej z ostatnich 10 lat — 12.825 tys. bel. Głównymi

krajami eksportującymi bawełnę są Stany Zjednoczone Ameryki Północnej — w ostatnim sezonie 5.689 tys. bel (przeciętna z 10 lat — 8.215 tys. bel), Indie Brytyjskie — 3.709 tys. bel (2.739 tys. bel), Egipt — 1.828 tys. bel (1.463 tys. bel) następnie Brazylia, Peru i Argentyna.

OGRANICZENIE WYWOZU WĘGLA Z UNII POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKIEJ.

W początkach lipca rb. ujawniły się na rynku Unii pierwsze objawy braku węgla, które doprowadziły do wprowadzenia z dniem 1 sierpnia rb. specjalnej opłaty od wywozu węgla, przy czym rząd tłumaczył wprowadzenie tych zarządzeń niedostateczną produkcją kopalń Unii. Prasa południ.-afrykańska natomiast wyjaśnia powstałą sytuację brakiem wagonów do załadowania węgla. W związku z powstałą sytuacją zacharterowane zostały specjalne statki dla przewozu węgla z Durbanu do innych miast portowych Unii od kopalni oddalonych.

Od połowy sierpnia rb. zapoczątkowano wydawanie pozwoleń na wywóz węgla, jednak na niewielkie ilości. Niemniej jednak embargo utrzymano, a eksport wymaga i nadal uzyskiwania każdorazowo specjalnych pozwoleń. Jak wiadomo, Unia wywozi węgiel do Cejlonu, Indyj Holenderskich, Portugalskiej Afryki Wschodniej, Straits Settlements. Sudanu Brytyjskiego oraz Kenii, Adenu, Indyj Brytyjskich i Angoli. Trudności rynku węglowego Unii niewątpliwie osłabiły sytuację węgla Unii w tych krajach.

OGRANICZENIA PRZYWOZU ZIEMNIAKÓW — SADZENIAKÓW DO FRANCJI.

Francuskie Ministerstwo Rolnictwa, wobec stale zwiększającego się importu sadzeniaków pochodzenia zagranicznego w ostatnich latach, było zmuszone zastosować pewne ograniczenia importu sadzeniaków na rok 1937-38, mając na uwadze zwiększającą się stale produkcję sadzeniaków krajowych, oraz możliwości absorbcyjne rynku. Podania o zezwolenie na wwóz do Francji sadzeniaków pochodzenia zagranicznego w roku bież. przekroczyły o 40% import z r. ubiegłego, który znowu przekroczył o ⅓ wwóz z roku poprzedniego.

Wobec powyższego przydział zezwoleń na wwóz sadzeniaków na rok bież. będzie odpowiadać mniej więcej wysokości wwozu z r. 1935—1936.

Z powyższego wynika, że podania na wwóz sadzeniaków ulegną ograniczeniom, sięgającym od 25—50%, biorąc za podstawę średnią z lat ubiegłych.

Władze francuskie podkreślają, że produkcja sadzeniaków kontrolowanych we Francji jest dość znaczna i tym samym może zaspokoić w dużej mierze potrzeby rolników francuskich, zaznaczając, że produkcja sadzeniaków winna być otaczana identyczną ochroną, jak i inne produkty krajowe.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU JĘCZMIENIA BROWARNEGO WE FRANCJI.

Tegoroczne zbiory jęczmienia we Francji uważane są przez czynniki miarodajne jako średnie. Wobec ostatnich wahań kursu franka francuskiego, podaż jęczmienia została poważnie ograniczona oraz nastąpiło znaczne wzmocnienie notowań. Stąd też powstają możliwości zbytu jęczmienia browarnego.

Sprzedaż odbywa się na zasadach kontraktu nr 10, przyjętego na giełdzie w Antwerpii. Importerzy żądają gwarancji ciężaru właściwego 71/72 kg, oraz zapieczętowanej typowej próbki. Za podstawę przyjmuje się wagę hektolitra przy załadowaniu jęczmienia na statek. Zaświadczenia siły kiełkowania ziarna odbiorca nie żąda, jeśli zbiory jęczmienia uznane zostały za dobre i odbyły się w dobrych warunkach; w przeciwnym bądź razie odbiorca wymaga gwarancji siły kiełkowania ziarna. Według kontraktu nr 10 skonstatowanie ciężaru właściwego jęczmienia odbywa się przy wyładowaniu towaru w Antwerpii.

Dostawa jęczmienia browarnego pochodzenia polskiego do Francji Północnej odbywa się drogą morską do Antwerpii, skąd kanałami towar dostarczany jest do miejsca przeznaczenia.

IMPORT DYKT DO DANII.

Poniższe dane obrazują ilości i wartości importu dykt do Danii w 1936 r. według krajów pochodzenia:

	Dykty ze zwykłych gatunków drzewa	
	w 100 kg	w 1000 Kd.
Ogółem	113.617	3.781
z Niemiec	420	36
z Anglii	16.053	585
z Norwegii	1.093	40
ze Szwecji	8.306	333
z Finlandii	61.951	1.893
z Z. S. S. R.	6	—
z Estonii	6.036	150
z Łotwy	7.114	212
z Litwy	1.353	47
z *Polski*	*3.667*	*130*
z Holandii	745	21
z Francji	—	—
z Kanady	590	29
ze St. Zjedn. A. P.	6.128	296
z Chin	98	6
z Japonii	57	3

Ponadto importowano 19 q dykt z innych gatunków drzewa z Niemiec o wartości 4 tys. kd. oraz z Anglii 16 q o wartości 6 tys. kd.

ZAPOTRZEBOWANIE RYNKU TURECKIEGO NA OPONY I DĘTKI.

Turcja posiada dość znaczne zapotrzebowanie dętek i opon samochodowych, ponieważ używalność aut, ciężarówek, autobusów i motocykli zwiększa się coraz bardziej.

Na miejscu istnieje jedna fabryka dętek i opon samochodowych, konkurencja ta nie jest jednak groźna, gdyż czynniki kalkulacyjne nie pozwalają na ustalenie cen niższych niż 40 ltqs za sztukę, podczas gdy ceny dętek i opon zagranicznych do aut wynoszą do 30 ltqs (funtów tureckich).

Import dętek i opon zwiększa się. Według informacyj Turc Office: w roku 1935 import wyniósł 549.437 kg, a w 1936 — 597.681 kg.

Koszty celne wynoszą mniej więcej (łącznie z opłatą stemplową) około 1.55 funta za kilogram.

Sprzedaż odbywa się przez przedstawicieli, przy czym podkreślić trzeba, że przedstawicielowi reprezentującemu już jakąś fabrykę nie wolno zajmować się interesami innej firmy.

Przedstawiciel powinien mieć agentów w różnych centrach handlowych Turcji. Przy rozpoczęciu sprzedaży nieodzownym jest zorganizowanie dobrej reklamy i wprowadzenie nowej marki po cenach konkurencyjnych, następnie jeżeli produkt zostanie uznany za dobry cena może być pomału powiększana.

W swoim czasie zużyte dętki i opony samochodowe były odsprzedawane przedstawicielom, ale obecnie wszystkie fabryki odmawiają przyjmowania zużytych dętek i opon samochodowych.

Transport dętek i opon samochodowych wewnątrz Turcji odbywa się koleją, albowiem przewóz samochodami ciężarowymi kosztuje bardzo drogo. Taryfa kolejowa wynosi 5,25 piastrów za kg/km, czyli transport ze Stambułu do Ankary tony dętek i opon samochodowych kosztowałby około 30,50 ltqs. Między miastami, które nie są połączone drogą kolejową, trzeba się posługiwać autem ciężarowym, lub co się kalkuluje taniej, siłą pociągową zwierzęcą.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 PAŹDZIERNIKA 1937 R.

BRAZYLIA. Kwota dewiz, które muszą być odstępowane przy wywozie bawełny, ma być obniżona do 20 proc.

EKWADOR. Zniesienie ograniczeń dewizowych pociągnęło za sobą zmiany w polityce handlowej, mianowicie podwyżkę ceł na towary wszelkie, prócz niezbędnych dla gospodarki Ekwadoru, ustalenie ceł w złocie i wprowadzenie licencyj przywozowych zwłaszcza dla towarów luksusowych. Bez pozwoleń mogą być przywożone towary pożądane z punktu widzenia życia gospodarczego Ekwadoru i niewyrabiane w Ekwadorze. Przypuszczalnie lista towarów wolnych ulegnie rozszerzeniu w przyszłości.

FRANCJA. Ustalone zostały kontyngenty przywozowe na konserwy rybne na okres od 1 X br. do 31 III 38. Polska otrzymała kontyngent w wysokości 150 q na wymieniony okres po 75 q na kwartał. Spośród ryb, dopuszczonych do przywozu w konserwach, wyłączone są ryby z gatunku salmonid.

HOLANDIA. Postanowieniem z dnia 30 IX br. przedłużono bezcłowy przywóz do Holandii surowego szkła lustrzanego, określonego w poz. 47, I. holend. tar. celnej jako: szkło walcowane, rozlane na poziomej powierzchni, nie szlifowane, nie polerowane ani inaczej obrobione, przeznaczone do dalszej fabrycznej obróbki, tj. do szlifowania i polerowania. Zwolnienie od cła obowiązuje do 1 X 1938, o ile w międzyczasie nie zarządzi się inaczej.

W. P. IRLANDIA. Ustalony został kontyngent przywozowy na odzież nieprzemakalną na okres od 1 XI 1937 do 31 X 1938 w wysokości 500 sztuk.

W okresie od 1 XI 37 do 23 VI 38 zostanie dopuszczonych do przywozu 60.000 cwt. pomidorów.

JAPONIA. Z dniem 10 X br. obowiązuje zakaz przywozu i ograniczenia przywozowe wobec licznych towarów. Lista zakazów i ograniczeń obejmuje kilka set pozycyj jap. taryfy celnej. Szczegółowe dane ogłoszone będą w późniejszym terminie.

KANADA. Blacha biała, importowana do Kanady w okresie od 1 IX do 31 XII 37, gatunku, wytwarzanego w Kanadzie i określonego w poz. 383 (b), zostaje zwolniona od cła t. zw. dumpingowego pobieranego w wypadku jeśliby ceny fakturowe były niższe od kanadyjskich.

MANDŻU-KUO. Wprowadzona w życie nowa ustawa dewizowa z dn. 9 X 37 ustala ścisłą kontrolę handlu zagranicznego, uzależniając cały przywóz od wydawania licencyj. Nie dotyczy ona jednak obrotu towarowego z Japonią. W myśl ustawy zabroniony jest przywóz artykułów luksusowych, jak aparatów fotograficznych, perfum, kosmetyków, spirytualiów, papierosów i cygar.

NIEMCY. W dzienniku urzędowym (Reichsanzeiger) nr 235 z dnia 12 X br. ogłoszono zmianę ceł, ważną od 18 X br., w następujących pozycjach: poz. 74 (drzewo, budowlane, użytkowe itp.), par. 2 (miękkie), ustęp 2 (drzewo iglaste) otrzymuje dod. uwagę: drzewo iglaste, nie dłuższe niż 7 metrów i nie grubsze na cieńszym końcu niż 22 cm, dla użytku jako kopalniane, za zabezpieczeniem celnym — 0,12 marki od 100 kg lub 0,72 marki od metra kub. W pozycji 87 (drzewo opa-

łowe) zmieniono stawkę 0,40 RM. na: bez cła. W poz. 777 umieszczono uwagę: żelazo surowe do 31 X 38 — 0,90 RM. Prócz powyższych zmianą objęto opony i dętki i inne artykuły.

PALESTYNA. W „Palestine Gazette“ z daty 1 X 1937 r., pojawiło się zarządzenie Rządu palestyńskiego, ustanawiające przy eksporcie pomarańcz częściowy zwrot cła.

1) za import drzewa obrobionego (skrzynkowego),

2) drzewa przerobionego na skrzynie w Palestynie z importowanego z zagranicy surowca drzewnego. Zwrot cła wyniesie 2½ milsa od każdej eksportowanej skrzyni z pomarańczami.

SZWAJCARIA. W notatce zamieszczonej w „Inf. Eksp.“ nr 29 str. 8, dotyczącej ziemniaków-sadzeniaków wkradł się błąd, mianowicie z opłaty zniżonej w wys. 1 fr. od 100 kg (a nie jak mylnie podano 30 zł) korzystać mogą sadzeniaki importowane w okresie od 15 X do 30 IV 38, pochodzące z kultur kontrolowanych. Jednocześnie ustalono, że importerami mogą być jedynie członkowie szwajcarskiej Centrali zbóż i pasz. Kontyngent na okres 15 X 37 do IV 38 ustalony został w wysokości 50% kontyngentu podstawowego.

WENEZUELA. Z dniem 3 VIII br. dokonano zmian celnych w następujących pozycjach: papier drukowany, nieprzemakalny, rury żelazne i stalowe, łączniki i kurki, rękawiczki i obuwie robocze, żelazka elektryczne (bez cła), artykuły ślusarske (zamki, rygle itp.), organy i harmonie, bydło oraz pasze.

WIELKA BRYTANIA. Wniosek producentów angielskich o podwyżkę cła na jaja i drób pochodzenia niebrytyjskiego został odrzucony tak, że nie należy się spodziewać zmiany cła na te artykuły.

WŁOCHY. Ministerstwo Finansów wyjaśniło okólnikiem do urzędów celnych, że niektóre fabrykaty z żelaza i stali jak również maszyny nie są objęte kwotami kwartalnymi, lecz przywóz ich nastąpić może na podstawie licencji przywozowej, opiewającej na dłuższy okres niż 3 miesiące. Tylko polskich wyrobów dotyczą pozycje: 285 tar. celn. — stal zwyczajna w blokach i płytach, oraz 314-a — żelazo i stal, kute lub sztancowane na gorąco, także surowe. Prócz tego następujące artykuły mogą być w powyższy sposób przywożone z wszelkich krajów: poz. 286 do 292 — żelazo i stal w sztabach, wstęgach, drutach itp., poz. 297 do 300 — żelazo i stal w blachach, poz. 396 do 466 — maszyny i aparaty, części do maszyn osobno nie wymienione, poz. 520b — traktory i poz. 874 (gramofony).

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Przedstawicielstwa. Firma w Algerze poszukuje przedstawicielstwa w zakresie artykułów użytku domowego, emaliowanych, żelaznych i aluminiowych. P/25974/93/Kw.

Maszyny przemysłowe. Firma argentyńska nawiąże kontakt z polskimi dostawcami maszyn przemysłowych z dziedziny przemysłu tekstylnego, drzewnego i ewent. innych. P/26352/45/Kw.

Glina. Poważna firma rumuńska pragnie kupować w Polsce w większych ilościach surową niewymytą, ogniotrwałą glinę. P/26786/43/TC.

Artykuły sanitarne. Firma urugwajska poszukuje przedstawicielstw firm polskich w zakresie wymienionego artykułu. P/26547/95/TC.

Farby. Firma turecka interesuje się importem farb mineralnych. P/25030/4M/TC.

Wódka zbożowa. Firma czechosłowacka pragnie importować z Polski tanią wódkę zbożową.

P/26544/32/TC.

Nasiona i garbniki. Firma szwedzka interesuje się importem powyższych art. z Polski. E/26295/95/H.

Różne. Firma agenturowa w Ameryce Środkowej interesuje się importem różnych art. z Polski. E/26613/21/H.

Firma w Indiach Brytyjskich pragnie nawiązać kontakt z firmami polskimi zainteresowanymi tamt. rynkiem. E/23844/95/H.

Firma obejmie przedstawicielstwo na różne art. na Czechosłowację. E/26795/H.

Kapusta kwaszona. Firma agenturowa w Tunisie pragnie nawiązać kontakt z eksporterami tego artykułu. R/25066/37/S.

Maliny suszone. Firma francuska poszukuje dostawcy malin suszonych z tegorocznego zbioru. R/20789/37/S.

Cebula. Importowa firma w Finlandii pragnie otrzymać ofertę na dostawę większej partii cebuli sortowanej, pierwszorzędnej jakości, o średnicy 4½—5½ cm. R/26446/23/S.

Sierść królicza. Firma agenturowa w Brazylii interesuje się importem wymienionego artykułu. R/26643/3F/S.

Wyroby koszykarskie. Firma kanadyjska interesuje się zakupem w Polsce wyrobów koszykarskich. Dyrektor firmy odwiedzi niebawem Polskę.

25883/49/Sz.

Cukierki. W Stanach Zjedn. firmy interesują się zakupem cukierków. 25008/60/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

WYROK N. T. A. W SPRAWIE STOSOWANIA NORM ŚREDNIEJ DOCHODOWOŚCI.

W wyroku z dnia 7 IV 1937 r. L. Rej. 5545/35 Najwyższy Trybunał Administracyjny stanął na stanowisku, iż brak w aktach usprawiedliwienia zastosowania przy wymiarze podatku dochodowego wyższej stopy zyskowności niż normalna stanowi wadliwość postępowania.

W konkretnej sprawie dla wymiaru podatku dochodowego została zastosowana 12%, a więc wyższa stopa zyskowności niż normalna, która według okólnika izby skarbowej wynosiła 5%, względnie 6%, co do przedsiębiorstw tego samego rodzaju, jakie prowadził skarżący. Usprawiedliwienie zastosowania wyższej normy średniej zyskowności niż normalna polegająca na tym, że: 1) przedsiębiorstwo skarżącego ma wyrobioną klientelę, 2) że obrót w latach następnych wzrósł o 100% i 3) że wyjątkowo dobra koniunktura wynika z ogólnego położenia podatnika — nie jest, według poglądu Najwyższego Trybunału Administracyjnego, wystarczające.

KOSZTY UTRZYMANIA ZAGRANICZNEGO BIURA ZARZĄDU SPÓŁEK AKCYJNYCH.

Najwyższy Trybunał Administracyjny w wyroku z dnia 10 V 1937 r. L. Rej. 8836/33, 2822/35 i 302/36 wyraził pogląd, iż w związku z wymiarem podatku dochodowego — koszty zagranicznego biura zarządu spółki akcyjnej, administrującego nie tylko krajowym źródłem dochodu, ale i zagranicznym — mogą obciążać przychody krajowego źródła tylko w miarę związku tych kosztów z osiągnięciem wspomnianych przychodów.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

KONIECZNOŚĆ WŁAŚCIWEJ ORGANIZACJI KONTROLI GATUNKU RYB, PRZYWOŻONYCH DO PORTU GDYŃSKIEGO.

Rozwijający się w szybkim tempie handel i przemysł rybny na Wybrzeżu wysuwa coraz to nowe zagadnienia, wymagające rozwiązania. Do takich spraw należy skuteczna kontrola nad jakością dowożonych ryb do portów naszych, a więc tak ryb importowanych, jak i z własnych połowów.

Jakie podejście posiadamy do tych zagadnień objaśni kilka przykładów. I tak 6 VIII 1936 r. w porcie gdyńskim uległo zagazowaniu amoniakiem 2.159 beczek śledzi solonych o wartości 110.000 złotych. Wobec alarmów prasowych, spowodowanych sprzecznością interesów firm zainteresowanych doszło do zbadania towaru. Decyzją Dyrektora Państwowego Zakładu Higieny z Warszawy towaru nie dopuszczono na rynek krajowy, chociaż wedle orzeczenia komisyjnego towar nadawał się do spożycia, nie odpowiadając jednakowoż wymogom normalnego towaru. Ten sam towar z Gdyni dostał się do Gdańska, skąd wyszedł na rynek polski.

Inne przykłady z ostatnich dni: 19 października 1937 r. nadszedł kuter ze świeżymi szprotami ze Szwecji do portu rybackiego w Gdyni. Kontroler z Zakładu Higieny w Gdyni pobrał próbki z transportu, nie dając na miejscu żadnych wskazówek co do jakości towaru. Towar zabrało szereg wędzarń do przeróbki, wędząc szproty. Tego samego dnia towar wysłano do różnych odbiorców w kraju. Dopiero po dwu dniach delegaci władzy sanitarnej w porcie obchodzili wędzarnie dopytując się o towar i kwestionując konserwy zrobione. Wędzone zaś szproty wysłane przed dwoma dniami, zostały na rynku sprzedane i skonsumowane bez żadnych wypadków, gdyż wedle zdania wędzarń towar nadawał się do przeróbki. Spóźniona interwencja władz sanitarnych doprowadziła do szeregu scysyj, protokółów, co znajdzie swoje zakończenie w sprawach karnych w sądzie.

Dnia 24 października 1937 r. nadszedł kutrem transport szprotów i śledzików ze Szwecji. Ponieważ była to niedziela, gdzie Państwowy Zakład Higieny jest nieosiągalny, na żądanie ostrożnego odbiorcy zbadał transport ekspert od ryb z Izby Przemysłowo - Handlowej w obecności dwóch fachowców branżowych. Po zbadaniu zgodnie zdecydowano, że towar nie nadaje się do wędzenia tylko do zasolenia. Po kilku godzinach od orzeczenia towar zasolono. Trzeci wypadek również z towarem szwedzkim zdarzył się w dniu 25 października 1937 r. Ponieważ żaden z odbiorców nie reklamował jakości szprotów (nadchodzą one do Gdyni solone dla celów konserwacji podczas transportu) ryby zabrały poszczególne wędzarnie do wędzenia. Przy kutrze pobrano z Państwowego Zakładu Higieny próbki szprotów, nie wydając jednakowoż decyzji co do jakości towaru. Na drugi dzień, gdy towar był już uwędzony i gotowy

do wysyłki, władze sanitarne Komisariatu Rządu zatrzymały i opieczętowały towar w poszczególnych wędzarniach.

Przykłady te są wystarczające dla pokazania, w jakich warunkach odbywa się praca importerów i wędzarń w Gdyni. Celem wyjaśnienia sytuacji odbyły się dwa posiedzenia w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni z udziałem przedstawicieli władz sanitarnych, Państwowego Zakładu Higieny i branży rybnej. Stwierdzono, że ani Państwowy Zakład Higieny, ani władze sanitarne nie posiadają warunków dla przeprowadzania stałej i skutecznej kontroli wszystkich transportów z rybami (brak ludzi wyszkolonych). Zresztą w ośrodkach portów rybackich za granicą, gdzie dziennie wychodzi szereg całych pociągów z rybami świeżymi, nie potrzebują urzędować władze sanitarne. W aukcjach rybnych ryby zepsute kupuje się dla fabryk mączki i olejów rybnych. Dostateczną kontrolę przeprowadza czynnik społeczny, a więc rzeczoznawcy branżowi, którzy z powodzeniem wyręczają władze sanitarne. Zapewne i u nas dojdzie do szybkiego uregulowania powstałych zagadnień wystarczającej kontroli nad jakością ryb.

KRONIKA

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI W PORCIE GDYŃSKIM.

W porcie rybackim w Gdyni płacono ostatnio za śledzie solone własnych połowów oraz importowane, za jedną dużą beczkę ocloną, franco wagon Gdynia w złotych:

Polskie połowy „Mewa“:
szkockie połowy pełne 72, puste 75, importowane AT 70, własne solenie ze świeżych importowanych 68, własne połowy: szkockie mleczaki 85, TB. 50, K. 65, K. T. 60, YLEN 63, makrele solone 50, nowe jarmuckie 70.

Polskie połowy „Pomorze“:
własne połowy szkockie pełne 70, puste brak, własne solenie ze śledzi świeżych importowanych, szkockie pełne 70, TB. 45, K. 52, YLEN 58.

Importowane nowe jarmuckie:
I trade od 73 do 75, ordinery od 68 do 69.

Szkockie importowane:
matiesy szkockie na wyczerpaniu: medium 100, selected 105, large 110, twardo solone I trade PAF 85, II trade brak, I trade Nortschields 75, crownmatis 83, crownmedium 78.

Holenderskie importowane:
I trade 72, II trade 66.

Norweskie importowane:
SLOO od 39 do 40, VAAR od 35 do 36, islandzkie matiesy od 54 do 60.

Islandzkie importowane:
matiesy oryginalne od 62 do 64.

PRZYWÓZ TOWARÓW RYBNYCH DO PORTU RYBACKIEGO W GDYNI.

Do portu rybackiego w Gdyni przybyły ostatnio następujące statki ze świeżymi i solonymi rybami:

Ze Szwecji dnia 24 października 1937 r. kuter rybacki *„Linnea“* z Göteborgu śledzików małych 100 skrzyń, śledzi dużych 130 skrzyń, szprotów 170 skrzyń — razem 28.000 kg. Dnia 25 października 1937 r. kuter „Ruth“ z Göteborgu szprotów świeżych 288 skrzyń.

Z Holandii dnia 20 października 1937 r. m/s „Hoop op Zeegen“ śledzi solonych 465/1 oraz 175/2, dnia 24 października 1937 r. s/s „Beta“ śledzi z własnych połowów „Mewy“ kanties 1.694, śledzi solonych importowanych 340/1 oraz 192/2. Dnia 26 października 1937 r. s/s „Fredania“ śledzi świeżych w lodzie 1.876 skrzyń o wadze 140.000 kg, beczek morskich z połowów „Mewy“ kanties 377, śledzi solonych importowanych 457/1 oraz 332/2.

Z Anglii dnia 25 października 1937 r. s/s „Syden“ śledzi świeżych w lodzie z połowów jarmuckich skrzyń 1.932, śledzi solonych jarmuckich nowych 200/1 oraz 100/2.

Z połowów na Morzu Północnym. Trawler „Barbara“ przywiózł dla „Pomorza“ dnia 23 października 1937 r. śledzi solonych na statku 152 beczki, śledzi świeżych w lodzie, luzem 44.700 kg. Trawler „Adam“ spodziewany jest w Gdyni z nowym połowem śledzi dnia 27 października 1937 r.

PIERWSZE SZPROTY W GDYNI Z POŁOWÓW GDYŃSKIEGO KUTRA.

W dniu 26 października 1937 r. kuter Gdy. 27 przywiózł z połowów około 10 skrzyń à 50 kg szprotów i 2 skrzynie śledzików. Za szproty rybak żądał zł 29,— za skrzynię. Szproty posiadają jednak duży procent domieszki śledzików małych oraz drobnych szprotów.

Kuter łowił w Zatoce, podczas gdy kutry z Gdańska w okolicy Schiewenhorstu w pobliżu brzegów mają lepsze połowy.

W Helu płacono za szproty po zł 30,— za skrzynię.

ZNIŻKA CŁA NA NASIONA SOI.

Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 30 IX 1937 r. (Dz. U. R. P. nr 73/1937, poz. 536) uzupełniając rozporządzenie z dnia 22 IV 1937 r. o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła wprowadziło cło zniżone przywozowe, stosowane na podstawie pozwoleń Ministra Skarbu (wykaz nr 1), na nasiona soi (poz. t. c. 24 z p. 4), sprowadzane do przerobu na olej do konserw rybnych. Cło zniżone wynosi 10% cła normalnego (autonomicznego) czyli 2 zł od 100 kg.

Rozporządzenie weszło w życie z dniem 16 X 1937 r.

TEGOROCZNE POŁOWY NIEMIECKIE SIECIAMI CIĄGNIONYMI.

Tegoroczny sezon połowów śledzi sieciami ciągnionymi zbliża się ku końcowi. Obecnie z dnia na dzień zwiększają się dowozy ryb świeżych, podczas gdy dowozy śledzi ustępują coraz bardziej na drugi plan. Już teraz można powiedzieć, że połowy sieciami ciągnionymi także w tym roku spełniły całkowicie oczekiwania. Od lipca do 10 października 1937 r. dowieziono w 1880 rejsach 2.430.213 ctr. śledzi na rynek; na aukcjach uzyskano sumę 16.103.644RM. Ilość rejsów zwiększyła się w roku 1937 o 16, natomiast produkcja o 198.592 ctr. Przeciętny połów wyniósł na rejs i statek 1.293 ctr., t. j. o 96 ctr. więcej niż w roku ubiegłym.

NOWA FABRYKA MĄCZKI RYBNEJ W PRUSACH WSCHODNICH.

Ukończono ostatnio pertraktacje w sprawie budowy fabryki mączki rybnej w Labiawie (Labiau), której zadaniem będzie w pierwszym rzędzie odpowiednie wykorzystanie wielkich połowów w Zalewie Kurońskim, przy czym odtąd nie pójdą na marne odpadki rybne. Fabryka zostanie wybudowana przez pewną firmę z Piławy (Pilau), która nabyła od miasta teren 1.500 m. kw. przy nowym porcie. Koszty budowy fabryki wyniosą 150.000 RM.

ZYSKI Z POŁOWÓW WIELORYBÓW.

Ostatni sezon dał towarzystwom wielorybniczym niezwykle duże zarobki. Norweskie Towarzystwo „Polaris A.“, które sprzedało cały swój połów w postaci 76.837 beczek oleju za 5.433.000 kor. do Niemiec, uzyskało nadwyżkę 2.076.274 kor., z czego zaproponowano 600.000 kor. do podziału między akcjonariuszy. Na fundusz podatkowy przeznaczono 500.000 kor., na fundusz dyspozycyjny — 500.000 kor., a na fundusz rezerwowy — 413.647 kor.

POŁOWY I EKSPORT ŚLEDZI WIELKIEJ BRYTANII OD STYCZNIA DO 30 WRZEŚNIA 1937 R.

Połowy śledzi w Anglii i Szkocji w okresie pierwszych 9 miesięcy 1937 r. wynoszą ogółem, według sprawozdania Brytyjskiego Ministerstwa Rolnictwa i Rybołówstwa — 2.760.250 cwts. (rok 1936 — 3.159.366 cwts.) z tego na Anglię przypada 773.874 cwts. (rok 1936 — 594.110), a na Szkocję 1.932.376 cwts. (1936 r. — 2.565.256 cwts.) W tymże okresie eksportowano ogółem 1.415.420 cwts. (1936 — 1.631.563 cwts.), z tego najwięcej do Niemiec 666.476 cwts., a następnie do Polski 380.684 cwts. Dodać należy, że przywóz do Polski wykazuje, w porównaniu z rokiem ubiegłym, dość znaczny spadek (1936 — 437.123 cwts.)

WYDAWNICTWA

NOWE WYDAWNICTWA GOSPODARCZE INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO.

Przed kilku tygodniami donieślimy o ukazaniu się rozprawy M. Brzozowskiego p. t. „Obroty towarowe niemieckich portów morskich“, jako pierwszego zeszytu nowej serii wydawnictw Instytutu Bałtyckiego w Gdyni: „Prace Gospodarcze Archiwum Morskiego“. Obecnie ukazały się dwie dalsze prace tej serii, a mianowicie: „Handel międzynarodowy państw regionu bałtyckiego“ A. Gazeła i B. Polkowskiego, oraz „Towarowe usługi morskie“ A. Gazeła i St. Ołtarzewskiego.

Praca A. Gazeła i B. Polkowskiego daje ogólny pogląd na handel państw bałtyckich — Danii, Estonii, Finlandii, Litwy, Łotwy, Polski i Szwecji — w latach 1929—1935, przy czym A. Gazeł opracował lata 1929—1934, a B. Polkowski r. 1935. Przedmiotem rozważań obu autorów jest struktura handlu międzynarodowego i lokalnego wymienionych państw, obroty ogólne tegoż handlu, kierunki wymiany towarowej, wreszcie — przemiany strukturalne handlu zagranicznego w omawianych latach. Tekst jest obficie ilustrowany tablicami statystycznymi (razem jest ich 23), które ułatwiają znakomicie orientację w strukturze i rozmiarach handlu bałtyckiego.

„Towarowe usługi morskie“ A. Gazeła i St. Ołtarzewskiego dzielą się na dwie części: pierwszy z autorów omawia „Szacunek wartości towarowych usług morskich“, drugi — „Cele i sposoby określania udziału poszczególnych bander w przewozach towarów do portów“. Temat obu wymienionych rozpraw jest nader doniosły dla naszej polityki gospodarczej na odcinku morskim, ponieważ, jak słusznie podkreśla St. Ołtarzewski przy końcu swych rozważań, zbadanie sprawy naszych świadczeń na rzecz obcych bander mogłoby się stać bardzo ważnym czynnikiem, ułatwiającym orientację co do rozbudowy własnej floty handlowej, zaś dane liczbowe, ilustrujące uszczerbek w naszym bilansie płatniczym niezawodnie stałyby się nieraz decydującym argumentem przy ustalaniu dalszego programu prac Polski na morzu.

Dlatego też należy się spodziewać, że niezadługo już dzisiejsze szacunkowe liczby co do towarowych usług morskich będzie można zastąpić zupełnie już ścisłymi danymi. Będzie to z dużą korzyścią dla naszej gospodarki morskiej i czynnikiem rozwoju w naszej żegludze.

PRZETARG NIEOGRANICZONY, ROZPISANY PRZEZ DYREKCJĘ OKRĘGU POCZT I TELEGRAFÓW W BYDGOSZCZY.

Dyrekcja Okręgu Poczt i Telegrafów w Bydgoszczy ogłasza przetarg nieograniczony na dostawę:

1) 100 torb skórzanych dla doręczycieli i
2) 10 wag sprężynowych bez ciężarków do ważenia paczek o nośności 50 kg.

Przetarg rozpocznie się na dostawę:

1) torb skórzanych dla doręczycieli w dniu 3 listopada 1937 r. o godz. 11;
2) wag sprężynowych w dniu 4 listopada 1937 r. o godz. 11 — w lokalu Dyrekcji Okr. P. i T., położonym przy ul. Jagiellońskiej nr 6 w Bydgoszczy, pokój nr 67 II piętro.

Do tego terminu, tj. do godziny 11 dnia 3 i 4 listopada 1937 r. dopuszczalne jest składanie ofert pisemnych.

Szczegółowe warunki, określające: rodzaj i ilość dostawy, formę i sposób składania ofert, wysokość, formę i sposób złożenia wadium i kaucji, terminu rozpoczęcia i ukończenia dostawy, zawarte są w „wezwaniu do składania ofert", które otrzymać można bezpłatnie w biurze Oddziału Gospodarczego Dyrekcji Okręgu Poczt i Telegrafów pokój nr 23 przy ul. Jagiellońskiej nr 6 w Bydgoszczy codziennie w godz. od 8 do 13 za wyjątkiem niedziel i dni świątecznych.

We wskazanym wyżej biurze i oznaczonych godzinach interesowani mogą prócz wezwania do składania ofert otrzymać za zwrotem kosztu warunki techniczne oraz wzory oferty i umów.

Dyrekcja Okręgu Poczt i Telegrafów zastrzega sobie prawo wyboru z przetargu dostawcy bez względu na cenę oraz prawo uznania, że przetarg nie dał wyniku.

PRZETARGI NIEOGRANICZONE ROZPISANE PRZEZ DYREKCJĘ OKRĘGOWĄ P. K. P. TORUŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu, Wydział Zasobów rozpisała przetarg nieograniczony na dostawę następujących przedmiotów:

1) Drezyny ręczne duże szwedki wg rys. DOKP. Toruń . . . . szt. 3
2) Maszyny do cięcia szyn wg albumu DOKP. Warszawa XVIII-2 . . . . szt. 5
3) Kosiarka do koszenia trawy 4-nożowa o szer. 500 mm i szerokości cięcia 350 mm . . . . szt. 1
4) Maszyny do gięcia szyn wg rys. DOKP. Toruń . . . . szt. 1
5) Wiertarki do wiercenia dziur w podkładach wg albumu DOKP. Warszawa XVII-2 . . . . szt. 2
6) Wózki drogowe (torowe) wg rys. DOKP. Toruń . . . . szt. 6

Ceny winny być podane za sztukę loco stacja załadowania PKP. z opakowaniem wraz z najkrótszym terminem dostawy.

Do oferty należy dołączyć kwit na wpłacone wadium w wysokości 3% oferowanej sumy dostawy.

Termin składania ofert upływa z dniem 16 listopada 1937 r. o godzinie 10.

Otwarcie ofert nastąpi w dniu 16 XI 1937 r. o godz. 11 w sali konferencyjnej DOKP. Toruń.

Oferentów obowiązują przepisy ustalone w rozp. Rady Ministrów z dnia 29 I 1937 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa (Dz. U. R. P. nr 13/37, poz. 92).

Bliższych informacyj, udziela oraz wysyła rysunki i warunki dostawy Wydział Zasobów pokój 436 w Toruniu.

—•—

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu, Wydział Zasobów rozpisuje przetarg nieograniczony na dostawę następujących materiałów:

1) Dykta klejona marki B. B. grubości 3, 4, 6, 8 i 10 mm 3.500 m². Dostawa według wzoru. Do oferty należy dołączyć wzory w 2 egzemplarzach o wymiarach 20×20 cm.
2) Wojłok twardy o grubości od 3 do 10 mm 1.200 kg.
   Wojłok miękki o grubości od 5 do 8 mm 350 kg. — Dostawa według wzoru i według warunków technicznych M. K. z 5 IX 1928 r. Do oferty należy dołączyć wzory w 2 egzemplarzach o wymiarach 20×20 cm.
3) Miału z węgla drzewnego bukowego do wyrobu brykietów ton 120. — Dostawa według wzoru. Do oferty należy dołączyć 2 wzory po ¼ kg.
4) Poduszki maźnicze 3 i 6 knotowe — sztuk 6.000. Dostawa według warunków technicznych M. K. z dn. 22 II 1933 r. oraz rysunków DOKP. A 2—8 z 22 VI 1934 r.

Ceny winny być podane za m² ad 1), za kg ad 2), za tonę ad 3) i za sztukę ad 4) loco stacja załadowania P. K. P.

Do oferty należy załączyć kwit na wpłacone wadium w wysokości 3% oferowanej sumy dostawy.

Termin składania ofert upływa z dniem 12 listopada 1937 r. o godz. 10.

Otwarcie ofert nastąpi 12 XI 1937 o godz. 11 w sali konferencyjnej DOKP. Toruń.

Na każdy materiał należy składać oddzielną ofertę. Oferentów obowiązują przepisy, ustalone w rozporządzeniu Rady Mini-

strów z dn. 29 I 1937 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa (Dz. U. R. P. nr 13/37. poz. 92).

Bliższych informacyj udziela, oraz wydaje lub wysyła warunki dostawy za zwrotem kosztów Wydział Zasobów, pokój 436 w Toruniu.

PRZETARG ROZPISANY PRZEZ OKRĘGOWY URZĄD BUDOWNICTWA WYBRZEŻA MORSKIEGO W GDYNI.

Okręgowy Urząd Budownictwa Wybrzeża Morskiego w Gdyni ogłosił przetarg nieograniczony na wykonanie w surowym stanie budynku „Domu Żeglarza“ w Gdyni.

Czas trwania robót łącznie z dostawą materiałów wynosi 6 miesięcy od daty przyjęcia oferty.

Termin składania ofert upływa dnia 3 listopada 1937 roku o godzinie 10,30, otwarcie ofert nastąpi tegoż dnia o godzinie 10,45.

Kosztorysy ofertowe wraz z warunkami przetargowymi wydaje Okręgowy Urząd Budownictwa Wybrzeża Morskiego w Gdyni. za zwrotem wydatków administracyjnych.

Do oferty winien być dołączony kwit na złożone tylko w Kasie Urzędu Skarbowego w Gdyni wadium w wysokości 3% oferowanej sumy w gotówce lub papierach wartościowych, określonych przepisami o składaniu wadium.

Okręgowy Urząd Budownictwa Wybrzeża Morskiego zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta oraz unieważnienia przetargu.

WARUNKI I MOŻLIWOŚCI DOSTAW JABŁEK DO FINLANDII.

Tegoroczny urodzaj jabłek w Finlandii jest wyjątkowo bogaty i gatunki b. wysokie. Na wystawie ogrodniczej państw nordyckich w Kopenhadze fińskie jabłka zdobyły kilka nagród i wywołały wśród rzeczoznawców podziw.

Już od szeregu lat istnieje pomiędzy fińskimi ogrodnikami a hurtownikami branży owocowej porozumienie co do nabycia, sprzedaży, selekcjonowania i opakowania jabłek. Dzięki temu porozumieniu nastąpiła poważna sanacja na rynku owocowym Finlandii: wypuszczane są w obrót jedynie wysokogatunkowe, świetnie opakowane i dobrze selekcjonowane gatunki jabłka fińskiego pochodzenia w czasie sezonu sprzedaży tych jabłek. To znowu spowodowało, że ogrodnicy fińscy otrzymują stosunkowo dobrą cenę za swój produkt sprzedany hurtownikom.

Celem zabezpieczenia ogrodnikom możliwości sprzedawania swych produktów, rząd fiński wprowadził do taryfy celnej w zakresie świeżych jabłek następujące dwie pozycje:

poz. 75b — 2: jabłka świeże:

aa) importowane w okresie 15 grudnia — 15 czerwca — opłacają cło w wysokości 1,50 Fmk. za kg netto;

ab) importowane w innym okresie opłacają cło w wysokości 5,— Fmk. za kg netto.

Na zasadzie jednak umowy estońsko-fińskiej korzysta Estonia z autonomicznej ulgi celnej, która umożliwia Estonii importować do Finlandii 240 ton (w roku przyszłym 300 ton) świeżych jabłek bez cła z początkiem już 15 X każdego roku.

Z powyższego wynika, że ogrodnicy fińscy mogą wyprzedać swoje składy jabłek w terminie bardzo dla nich dogodnym (począwszy już od 15 VIII) bez większej konkurencji ze strony importerów zagranicznych.

W roku 1936 Finlandia importowała następujące ilości jabłek świeżych: 3.315.201 kg wartości 17.405.922 Fmk.

czego z:	Kraj zakupu	Kraj pochodz.
Estonii	369.142 kg	369.142 kg
Szwecji	143.228 kg	4.534 kg
Danii	16.330 kg	84 kg
Niemiec	87.908 kg	67 kg
Holandii	28.694 kg	70 kg
Anglii	136.561 kg	851 kg
Włoch	32.282 kg	39.499 kg
St. Zj. A. P.	2.132.858 kg	2.294.245 kg
Australii	344.001 kg	545.196 kg
Nowej Zelandii	8.489 kg	33.074 kg

Z powyższego zestawienia wynika, że Finlandia importuje świeże jabłka przede wszystkim z Estonii, St. Zj. A. P. i Australii. Szwecja, Niemcy, Dania, Holandia, są jedynie pośrednikami w dostawie jabłek amerykańskich i australijskich. W grudniu i listopadzie napływają ładunki jabłek kalifornijskich (przede wszystkim odmian „Jonathan").

Należy się spodziewać, że w niedalekiej przyszłości Finlandia stanie się również krajem eksportującym jabłka, pierwszym staraniem w tym kierunku był udział fińskich ogrodników w wystawie ogrodniczej w Kopenhadze.

Estonia dostarcza do Finlandii przede wszystkim gatunek „Antonówka". Zaznaczyć trzeba, że Estończycy często przewożą jabłka wprost do portu sprzedaży na małych żaglowcach, sprzedając tak detalicznie jak i hurtowo. Jabłka te są dobrze segregowane, czysto opakowane w skrzyniach z nadpisem „Made in Estonia" (wełna drzewna, papier bibułkowy, skrzynki nowe). Jabłka estońskie są w okresie importowym 15 X — 15 XII bardzo tanie („Antonówka" w detalu kosztuje 6—8 Fmk. kg). Pierwszorzędne gatunki zagraniczne kosztują w detalu w czasie importowym 9—14 Fmk. za kg. Owoce amerykańskie i australijskie przewożone są na statkach posiadających specjalne urządzenia transportowe dla owoców (chłodnie).

Jak wynika z postanowień celnych, polskie jabłka mogą znaleźć zbyt na rynku fińskim dopiero z początkiem grudnia br. Dotychczas nie wytrzymywały transportu, magazynowania i psuły się b. prędko, na skutek czego jabłka nasze posiadały niepochlebną opinię na rynku fińskim. Ponieważ w związku z Bożym Narodzeniem importowane są z Kalifornii jabłka odmiany „Jonathan" w b. poważnych ilościach — (jabłko to nazywa się w Finlandii jabłkiem „Bożego Narodzenia", bo używane jest m. in. do upiększenia choinki) eksporter polski musi liczyć się z ostrą b. konkurencją gatunkową jabłek pochodzenia kalifornijskiego oraz estońskiego, włoskiego i australijskiego.

Możliwości importowe istnieją jedynie dla jabłek najwyższego gatunku (bez plam, zdrowych, soczystych) w opakowaniu jednolitym (jabłka jednolitej wielkości) tj. w czystych nowych skrzynkach, zawierających m. w. 20 kg netto, wełna drzewna winna być czysta, bez zapachu, papier czysty, bez zapachu. — Jabłka te muszą dobrze wytrzymywać transport i magazynowanie.

Oferty należy kalkulować cif Helsinki. Język do korespondowania: niemiecki lub angielski. Cenę notować należy w Ł. ang. (1 Ł. — 227 Fmk.)

Do Finlandii można eksportować jedynie pierwszorzędne odmiany, bo rynek przyzwyczajony jest do najwyższych i najlepszych gatunków jabłek.

Poselstwo R. P. w Helsinkach.

KRONIKA

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (28 X 37 R.)

W handlu hurtowym towarów kolonialnych obserwujemy zjawisko dotąd prawie, że nienotowane. Handel ten pracuje w bardzo ciężkiej sytuacji. O ile w innych branżach nastąpiła pewna poprawa w stosunku do lat poprzednich, to w handlu towarów kolonialnych jest wprost przeciwnie. Importerzy, którzy wierzyli jeszcze w poprawę sytuacji, obecnie stracili już nadzieję w tym kierunku o ile czynniki miarodajne nie przyjdą im z pomocą. Pomimo słabej konsumcji zezwala się na dowóz nowych towarów, nie bacząc na sytuację, jaka wytworzyła się na rynku przez nadmiar towaru. Dla zdobycia klientów, hurtownicy stosują metody konkurencji, dotychczas w handlu importowym mało praktykowane. Mianowicie obniżają ceny jeden po drugim i to nawet z dnia na dzień. Nie ma obecnie już firmy, która mogłaby wykazać się utrzymaniem cen na jednym poziomie przez pewien okres czasu względnie kilka dni. O ile stan ten będzie trwał jeszcze przez dłuższy okres czasu doprowadzi to szereg przedsiębiorstw do ruiny.

Nawet na artykuły gwiazdkowe, na które w poprzednich latach było już duże zainteresowanie, nie ma prawie żadnego zapotrzebowania.

Kawa surowa:

Na wszystkie gatunki kawy nie ma zbytu. Na kawę brazylijską są zapytania uwarunkowywane jednak sprzedażą na kredyt otwarty lub zapłatą akceptami 6-miesięcznymi. Niektórzy importerzy nie mając innego wyjścia godzą się na te warunki, aby tylko zbyć posiadane zapasy. Oprócz konieczności sprzedaży na otwarty rachunek lub na weksle zmuszeni są jeszcze w dodatku obniżać ceny, aby klienta utrzymać. Obecnie ceny przedstawiają się orientacyjnie następująco za 1 kg loco magazyn importera za towar oclony: Rio 7 i Victoria 7 zł 3,65—3.70. Santos żółty zł 4.20—4,35. Santos zielony zł 4.40—4,50. Guatemala od zł 4,90 wzwyż.

Na rynkach zagranicznych europejskich sytuacja również bardzo chwiejna. Zapotrzebowania pokrywane są w łatwy sposób z uwagi na duże zapasy kawy na rynkach tranzytowych. Ceny jednego dnia zwyżkują, następnego zaś spadają. Jakkolwiek z otrzymywanych z portów europejskich informacyj wynika, że rynek jest na ogół stały, to jednak biorąc pod uwagę chwiejność cen należy przyjąć, że w obrotach ilościowych są często zmiany.

O ile chodzi o sytuację na rynku brazylijskim, to jest ona w dalszym ciągu niewyjaśniona. Wprawdzie dzienne dowozy kawy z ośrodków produkcji do portów są w bieżącym sezonie znacznie mniejsze od dowozów w sezonie ubiegłym, pomimo to jednak zapasy kawy w portach są bardzo duże. Od początku sezonu dowieziono do portu w Rio de Janeiro ogółem 349.000 worków kawy, a w roku ubiegłym 731.000 worków. Zapasy kawy wynosiły w tym porcie 21 bm. około 709 tys. worków, a w takimże okresie ubiegłego roku 689 tys. worków. Do portu w Santos dowieziono w sezonie bieżącym do dn. 21 bm. 2.041.000 worków, a w roku ubiegłym 2.595.000 worków. Ogólne zapasy kawy w porcie Santos wynosiły w dniu 21 bm. około 2.088.000 worków, a w roku ubiegłym około 2.235.000 worków. Odpływ dzienny do Europy wynosi od 3.000—29.000 worków z obydwóch portów, a do Stanów Zjedn. Ameryki Półn. od 12.000 do 62.000 worków.

Na rynku amerykańskim w New Yorku notowania, o ile chodzi o sprzedaże loco są bez zmiany. Natomiast przy dostawie na późniejsze okresy, notowania są zmienne. Ostatnio Rio zwyżkowało o 1—9 punktów zależnie od okresu dostawy, a ceny za Santos spadły o 10—6 punktów na 1 lb.

Herbata:

W herbacie nie ma prawie żadnych obrotów. O ile dojdzie w jakiejś firmie transakcja do skutku, to jednak dokonana jest ona poniżej kosztów własnych. Inaczej nawet być nie może, gdyż importerzy chcąc sprzedać ten, czy inny gatunek herbaty, muszą dostosować się z cenami do cen hurtowników poznańskich i gdańskich. Firmy gdańskie sprzedają herbatę cejlońską już po zł 12.20 za 1 kg, a firmy poznańskie po zł 12,50 franko Poznań. Firmy gdyńskie starają się utrzymać ceny w granicach następujących, co udaje im się z trudem: za Sumatrę od zł 12.20—12.30 za 1 kg loco magazyn importera, za Cejlon zwykły od zł 12,40—12,60, a za Cejlon lepszy od zł 12,80 wzwyż. Zapasy herbaty wciąż rosną z uwagi na nowe dowozy.

Tendencja na rynku angielskim — londyńskim na ogół stała. O ile chodzi o ceny za herbaty indyjskie, to w notowaniach za średnie gatunki zaszły lekkie zmiany w dół. Popyt na te gatunki herbaty nieco słabszy i nieregularny. Na inne gatunki popyt i notowania bez zmiany. Za herbaty cejlońskie ceny zwyżkowały z uwagi na małą podaż herbaty. Brokerzy twierdzą, że od 4 lat nie notowano tak małej podaży herbaty cejlońskiej, jak w tygodniu ubiegłym.

Sprzedaż herbaty z Javy i Sumatry odbywała się w spokoju. W notowaniach cen zaszły jednak małe zmiany.

W herbatach chińskich rynek spokojny. Transakcyj sprzedaży dokonano tylko na drobne ilości.

W ubiegłym tygodniu sprzedano ogółem herbaty 72.213 skrzyń, wobec 75.977 skrzyń w przedostatnim tygodniu.

W bieżącym tygodniu ma być zaoferowane do sprzedaży ogółem 71.243 skrzyń, w tym 52.144 skrzyń herbaty z Indyj.

Notowania cen za 1 lb. przedstawiały się w ubiegłym tygodniu następująco:

gatunki herbaty	indyjskie	cejlońskie
liściaste	1/2¼ d—3/7 d	1/2¾d—2/1 d
pekoe i orange pekoe (łamane)	1/2¼ d—3/— d	1/3 d—5/— d
miał herbaciany	1/2¼ d—2/2¼d	1/3 d—2/—½d

Ceny za herbaty z Javy wahały się od 1/0 d — 3/0 d, z Sumatry od 1/0¾ d — 1/1¾ d, a z Chin od 11½ d — 1/6 d.

Korzenie:

W handlu pieprzem transakcyj w ostatnich kilku dniach w ogóle nie dokonano. Zapytania na pieprz nie wpływają. W rozmowach z odbiorcami na temat pieprzu wyczuwa się brak w ogóle zainteresowania rynku na ten artykuł. Popyt na piment słaby. Ceny wahają się w granicach 6—6,10 zł za 1 kg loco magazyn importera. Zbyt na cynamon utrzymuje się. Cena zł 6,20—6,30 za 1 kg za cynamon Cassia vera.

Na rynkach zagranicznych w pieprzu tendencja spokojna. W handlu cynamonem i pimentem panuje również spokój. Ceny mają raczej tendencję zniżkową.

Masło kakaowe:

Zbyt masła kakaowego pomimo nadchodzącego sezonu gwiazdkowego bardzo słaby. Ceny zniżkowe. Niektórzy importerzy sprzedają artykuł ten nawet poniżej kosztów własnych, aby tylko pozbyć się towaru.

Owoce suszone:

W śliwkach tak na towar skrzynkowy, jak i workowy tendencja mocna. Towar skrzynkowy sprzedawany jest po cenie zł 1,60 za 1 kg, a workowy po cenie zł 1,48—1,50 za 1 kg. Śliwki bośniackie sprzedaje się po cenie zł 1,35 za kg. Zainteresowanie sułtankami zadawalniające. Sułtanek greckich na ogół mało. Ceny od 2,20—2,25 zł za 1 kg. Tureckie w zakupie zł 2,18, w sprzedaży zł 2,20—2,30, kalifornijskie sprzedaje się po zł 2,30—2,40 za kg.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 17 października nadszedł do Gdyni s/s „Kastor" z Rotterdamu, który przywiózł dla importerów polskich 30.000 kg pomarańcz z Mosambique i 10.000 kg bananów.

Dnia 18 października zawinął do portu gdyńskiego s/s „Lech" z transportem 63.036 kg pomarańcz z Mosambique, 10.668 kg bananów, 32.272 kg herbaty i 2.841 kg kawy.

s/s „Puck" nadszedł do Gdyni z Rotterdamu dnia 19 października z ładunkiem 11.911 kg kawy, 4.538 kg herbaty, 5.058 kg ziarna kakaowego, 23.061 kg masła kakaowego, 16.776 kg pieprzu oraz 1.875 kg cynamonu i gałki muszkatułowej. Wyżej wyszczególnione ilości towaru nadeszły dla Gdyni, dla Gdańska natomiast nadeszło: 9.311 kg kawy i 31.200 kg kakao holenderskiego.

Dnia 29 października nadszedł do Gdyni s/s „Gotia" z transportem 4.737 skrzyń cytryn włoskich.

s/s „Gotland" nadszedł do portu gdyńskiego dnia 28 października z ładunkiem 7.800 kg rodzynek z Cypru i 3.832 kg sułtanek z Candii.

Dnia 31 października spodziewany jest w Gdyni s/s „Birkaland", który ma przywieźć 110.348 kg fig i sułtanek z Turcji oraz 23.098 kg sułtanek z Candii.

s/s „Hariet" ładuje dnia 29 października w portach włoskich cytryny dla importerów polskich.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 15 do 28 bm. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne w Gdyni 3 przetargi, na których wystawiły łącznie 1.420 skrzyń pomarańcz z Mosambique, 1.420 skrzyń cytryn włoskich, 125 worków koryntek greckich (dwukrotnie wystawione) i 560 skrzynek daktyli greckich.

Z powyższych ilości sprzedano wszystkie pomarańcze z Mosambique, 1.070 skrzyń cyryn włoskich, 125 worków koryntek greckich i 100 skrzynek daktyli.

Za towary płacono następujące ceny: pomarańcze portugalskie 1,30 zł za 1 kg netto, cytryny w pierwszych dniach tygodnia 32—35 zł za skrzynię, później 31—33 zł, koryntki greckie 26,45 zł za worek 25 kg czyli 1,15 zł za kg, daktyle 1,90 zł za kg.

Na rynku tendencja bardzo słaba, kupcy nie okazują żadnego zainteresowania towarem.

Szczegółowy przebieg aukcyj był następujący:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 18 bm. aukcję wystawiając do przetargu 700 skrzyń cytryn włoskich, z których sprzedano 380 po 32—35 zł za skrzynię. Poza tym wystawiono 125 worków koryntek greckich, które wycofano z powodu braku nabywców. Dalszym wystawionym na aukcji artykułem były daktyle greckie w ilości 60 skrzynek. Towar w całości sprzedano po 15 zł za skrzynkę wagi 5 kg. Na aukcji było 5 kupców.

Następny przetarg odbył się dnia 20 bm. Wystawiono 720 skrzyń cytryn włoskich, 125 worków koryntek greckich wycofanych z ostatniego przetargu, oraz 500 skrzynek daktyli greckich.

Sprzedanych zostało 690 skrzyń cytryn po 31—33 zł za skrzynię, wszystkie koryntki greckie po 26,45 zł worek (1,15 zł za kg) i 100 skrzynek daktyli wagi 12,5 kg skrzynka po 1,90 zł kg.

Aukcja odbyła się przy udziale 14 kupców. Podobnie jak na pierwszej aukcji zainteresowanie bardzo słabe.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o. urządziły przetarg dnia 20 bm. w lokalu własnym przy ul. Starowiejskiej, na którym wystawiły 1.420 skrzyń pomarańcz z Mosambique. Wszystek towar sprzedano przy bardzo słabym zainteresowaniu, co obserwujemy na aukcjach i w handlu hurtowym w Gdyni od dłuższego czasu, po niskiej cenie 1,30 zł za kg netto.

Na aukcji było 14 kupców, z których 8 zakupiło towar.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

W ostatnim tygodniu przywieziono do Gdyni 3 wagony jabłek. Towar nadszedł z Gdańska. W związku z ostatnimi wypadkami, jakie miały miejsce na terenie Wolnego Miasta Gdańska, kupcy skierowali towar przeznaczony dla Gdańska do Gdyni.

Towaru na rynku jest dużo, brak zupełnie zainteresowania. Od dłuższego czasu panuje na tutejszym rynku ogólny zastój.

Notowania cen: Jabłka Antonówki: 30 groszy, Renety landsberskie 30—40 gr, Kosztele 40—50 groszy, Renety złote 50—60 groszy.

Zwyżkowały w cenie pomarańcze brazylijskie i portugalskie w związku z mniejszymi dowozami. Ceny kształtują się w hurcie 1,40 do 1,50 zł za kg.

Winogrona bułgarskie bardzo znacznie zwyżkowały. Brak towaru na rynku, dowieziono małe ilości winogron jugosłowiańskich, które sprzedawano jednak po ca 60 groszy za kg, ponieważ towar nadszedł w stanie silnego zepsucia. Zdaniem tutejszych kupców ceny winogron bułgarskich nie utrzymają się długo na wysokim poziomie, ponieważ w najbliższych dniach spodziewane są nowe transporty. Ostatnie ceny 2,40—2,50 zł za 1 kg brutto za netto.

Winogrona holenderskie sprzedawane są w cenie winogron bułgarskich.

Cytryny włoskie Primafiore 32—33 zł za skrzynię. Można zauważyć nieznaczną tendencję zwyżkową. Verdelli 24—35 zł za skrzynię.

ZAPASY HERBATY NA RYNKU ANGIELSKIM.

Według urzędowych obliczeń zapasy herbaty na rynku angielskim wynosiły w końcu września br. ogółem 149.600.000 lbs., wobec 220.900.000 w tym samym okresie ubiegłego roku i 240.300.000 lbs. w 1935 r. Spadek zapasów w stosunku do roku ubiegłego wynosi około 32%, a w stosunku do 1935 r. około 39%.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Włochy.

Zbiory owoców cytrusowych we Włoszech zapowiadają się dobrze. W chwili obecnej, gdy pogoda dopisuje, cytryny Primafiore zwyżkowały o ca 6 — 7 lirów. Był jednak moment przed 20 października, kiedy z powodu deszczów nie było na rynku nowych cytryn. Cytryny Palermo-Verdelli zwyżkowały w cenie do 7 lirów na skrzyni. Jak już wyżej wspomnieliśmy panuje obecnie silniejsza tendencja na Primafiore, których gatunek jest bardzo dobry, na skutek dużego zainteresowania, jakie znalazły w Północnej i Południowej Ameryce.

Zbiory pomarańcz według obliczeń włoskich sfer gospodarczych dadzą dobre wyniki. Spodziewane są wysokie ceny ze względu na wysoki gatunek owocu i silne zainteresowanie, które już teraz daje się zauważyć.

Dużym zainteresowaniem cieszą się orzechy i figi. Do końca września br. eksportowała Italia 156 wagonów orzechów. Eksport tego artykułu w tym samym czasie roku 1936 wyniósł 35 wagonów. Jeszcze znaczniej procentowo wzrósł eksport fig suszonych, bo z 4 wagonów do końca września 1936 — na 32 wagony w roku bieżącym.

Mimo silnej konkurencji, jaką napotkał w roku bieżącym eksport winogron włoskich, eksport ten dał zadawalające wyniki.

Niżej podane zestawienie eksportu owoców włoskich świeżych i suszonych z roku 1936 daje obraz wzrostu omawianego eksportu:

	1937	*1936*
	wagonów	
cytryny	7578	6193
jabłka	2858	1620
gruszki	3796	4417
morele	10403	4838
winogrona	5859	4094
figi suszone	32	4
orzechy	156	35
owoce różne	1744	858
kasztany	118	23
cebula	633	180
pomidory	7759	4740
różne warzywa	1760	733

Bułgaria.

W eksporcie winogron świeżych stoi Bułgaria wśród państw europejskich na drugim miejscu od roku 1935. Pierwsze miejsce w eksporcie tego artykułu zajmuje Hiszpania. Trzecim z kolei państwem są Włochy.

Sezon w roku bieżącym dał Bułgarii bardzo dobre zbiory i w związku z tym Bułgaria stara się obecnie rozwinąć eksport winogron drogą morską. Dotychczas eksportowała Bułgaria winogrona tylko drogą lądową. W bieżącym sezonie podjęła Bułgaria jak już wspomnieliśmy eksport winogron drogą morską, wysyłając swym nowym statkiem zaopatrzonym w chłodnie pierwszy transport do Aleksandrii. Owoc bułgarski zdobył szybko tamtejszy rynek i już w następnym rejsie wysłano ca 60 ton winogron.

Dnia 20 bm. wyszedł do Londynu transport winogron statkiem „Warna".

Eksporterzy bułgarscy oczekują z zainteresowaniem wyników, jakie da podjęcie eksportu winogron drogą morską. W wypadku pozytywnym eksport owoców bułgarskich mógłby tą drogą zdobyć nowe rynki zbytu, oddając towar po niższej cenie z różnicy frachtów, jaka powstaje między frachtem lądowym i morskim.

Turcja.

Na rynku tureckim nie notuje się poważniejszych zmian w sprzedaży fig i sułtanek. W najbliższych dniach spodziewana jest nieznaczna zniżka cen sułtanek o ca ½ piastra. Ceny fig utrzymują się na dotychczasowym poziomie i nie są spodziewane w najbliższych dniach żadne zmiany.

Rumunia.

Rumunia rozwinęła w roku bieżącym bardzo silnie swój eksport owoców świeżych. Wzrost tego eksportu zaznaczył się najpoważniej do Niemiec, które wśród odbiorców stoją na pierwszym miejscu.

Polska importuje z Rumunii winogrona, orzechy i śliwki suszone. Są to jednak nieznaczne tylko ilości. W roku bieżącym zajęła Polska w imporcie owoców rumuńskich świeżych wśród europejskich odbiorców 5 miejsce.

Grecja.

Jak podają czynniki miarodajne, greckie zbiory tegoroczne sułtanek wyniosły ca 22.000 ton. Z tego na Kretę przypada około 16.000 t., na Peloponez ca 6.000 ton. Zbiory w roku ub. dały około 27.000 ton. W chwili obecnej nie sprzedano jeszcze na Krecie około 5.000 ton i na Peloponezie 3.000 ton. Na rynku tamtejszym panuje spokój. Jak podają zainteresowane importowe sfery niemieckie — kupcy greccy czekają na transakcje ze strony niemieckiej.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 15 listopada 1937 r. | NR 21

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Konieczność nowelizacji obowiązującej ustawy o Izbach Morskich

Parokrotnie już zmieniana ustawa z dnia 18 III 1925 r. o Izbach Morskich stworzyła Izby Morskie przy Sądzie Grodzkim i Sądzie Okręgowym w Gdyni (Izba Odwoławcza) oraz przy Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku, których celem jest przeprowadzanie dochodzeń i wydawanie orzeczeń w sprawach wypadków morskich, którym ulegają statki handlowe.

Doświadczenia, zebrane na przestrzeni 12 prawie lat działania tej ustawy pozwalają na wyciąganie wniosków co do jej dobrych i złych stron, a to celem usprawnienia tego ważnego odcinka, związanego ściśle z działalnością naszych portów i naszej marynarki handlowej. Sprawnie i z głęboką znajomością zasad nawigacji działające orzecznictwo w przedmiocie wypadków morskich podnosi znaczenie portu, w którym się odbywa, wytrąca broń złośliwych argumentów z ręki portów konkurencyjnych lub wrogo nastawionej prasy fachowej, wytwarza przychylną atmosferę na rynku ubezpieczeń morskich i wpływa dodatnio na podniesienie prac i wysiłków administracji morskiej, dla której naczelnym hasłem i celem jest usuwanie wszelkich przeszkód dla handlu i transportu morskiego oraz zapewnienie jak największej wydajności usług portowych, żeglugowych i transportowych.

Ku celom tym zmierza również i ustawa polska podkreślając, że dochodzenia przeprowadzane przez Izby Morskie mają ustalić przyczyny wypadku oraz wszystkie jego okoliczności, a w szczególności (jak podaje art. 4):

1) czy kapitan lub jego pomocnik spowodowali wypadek, względnie jego następstwa, działaniami swymi lub zaniedbaniem działań,
2) czy przyczyną wypadku względnie jego następstw, były braki i wady w budowie, braki wypływające z właściwości statku, braki i wady wyekwipowania lub załadowania statku, albo obsadzenia go załogą,
3) czy wypadek względnie jego następstwa zaszły wskutek złego stanu drogi wodnej, braków i wad w urządzeniach pomocniczych, służących żegludze (znaków sygnalizacyjnych, urządzeń hydrograficznych, stacyj ratowniczych, organizacji pilotowej itd.), lub też wskutek działań osób wyznaczonych do pilnowania wymienionych urządzeń względnie zaniedbania działań,
4) czy zachowane zostały przepisy mające na celu zapobieżenie zderzeniu się statków na morzu oraz przepisy o postępowaniu w razie zderzenia.

Należy zbadać, czy powyższe dość obszerne przykładowe wyliczenie celów dochodzenia może być rzeczywiście zrealizowane w ramach obowiązującej ustawy.

Przede wszystkim należy zaznaczyć, że ustawa nasza przez posługiwanie się terminem „wypadek morski“ weszła w labirynt tych trudności natury prawnej i faktycznej, z jaki-

mi walczyły i niejednokrotnie jeszcze walczą inne ustawodawstwa morskie. Termin ten jest bowiem tak samo nieokreślony i wykazuje prawie tyleż rozbieżności w głosach jurysprudencji i judykatury prawa morskiego, jak termin „statek“ lub „statek handlowy“. Ponieważ art. 1 obowiązującej ustawy polskiej postanawia, że „zadaniem Izb Morskich jest przeprowadzenie dochodzeń i wydawanie orzeczeń w sprawach wypadków morskich, którym ulegają statki handlowe“ — został w ten sposób ustalony ścisły związek przyczynowy pomiędzy wypadkiem morskim i możliwością przeprowadzenia dochodzeń, oraz wydawania orzeczeń przez specjalne forum, jakim jest Izba Morska.

Postanowienie to, wzorowane na dawnej niemieckiej ustawie w przedmiocie dochodzenia wypadków morskich (Gesetz betreffs die Untersuchung von Seeunfällen) z 27 lipca 1877, dało się niejednokrotnie dotkliwie odczuć w dziedzinie praktycznej i doprowadzało często do paradoksów zarówno praktycznych jak i prawnych. Tylko bowiem w razie zajścia wypadku morskiego mogło się rozpocząć postępowanie przed Izbą Morską, a prawo wykonywania zawodu wzgl. patent żeglarski mogły być odebrane tylko temu członkowi załogi statku, który spowodował wypadek morski. W całym szeregu innych zdarzeń postępowanie nie mogło się rozpocząć, albowiem zainteresowane strony negowały zajście „wypadku morskiego“ w czym pomagały im wybitnie rozbieżne głosy teorii prawa i praktyki sądowej. Tak samo nie można było nieraz orzec odebrania dyplomu żeglarskiego, jakkolwiek w poszczególnych wypadkach wina odnośnego członka załogi była stwierdzona wyrokiem sądu karnego.

Należy zaznaczyć, że niektóre ustawodawstwa morskie postarały się o rozwiązanie podobnych trudności przez możliwie szczegółowe wyliczenie okoliczności, w jakich powinno mieć miejsce dochodzenie ze strony specjalnych władz morskich. I tak w Anglii, gdzie sprawy te regulują Merchant Shipping Act z r. 1894 część VI, oraz Merchant Shipping Act z r. 1906, jako też i rozporządzenie wykonawcze znane pod nazwą „The Shipping Casualties and Appeals and Re-hearing Rules 1923“ wylicza ustawa następujące przyczyny powodujące dochodzenie:

I. a) Jeżeli na brzegach W. Brytanii, albo w pobliżu tych brzegów zatonie statek angielski lub obcy, lub jeżeli statek taki zostanie opuszczony, albo zostanie uszkodzony w swoich częściach składowych;

b) jeżeli statki takie zostaną wyrzucone na ląd, albo zostaną uszkodzone, a świadek tego wypadku znajduje się w Anglii;

c) jeżeli statki takie spowodują zatonięcie innego statku, albo uszkodzą go w częściach składowych;

d) jeżeli w konsekwencji wypadku, który zaszedł na jednym z takich statków, nastąpiła utrata życia ludzkiego.

II. Jeżeli niezależnie od miejsca, w którym to nastąpiło, zostanie:

a) wyrzucony statek brytyjski na ląd, albo zostanie uszkodzony, a świadek wypadku znajduje się na terytorium angielskim;

b) jeżeli statek angielski lub zagraniczny zaginie, zostanie opuszczony lub zostanie uszkodzony, a świadek wypadku znajduje się w W. Brytanii;

c) jeżeli zaginie statek brytyjski, albo zachodzi domniemanie jego zatonięcia, a istnieje możliwość przeprowadzenia dowodu na terytorium W. Brytanii, gdzie i kiedy statek ten ostatnio rozpoczął podróż morską i jakie wiadomości ostatnio otrzymano co do jego pozycji.

Jak widzimy z powyższego, ustawodawstwo angielskie uczyniło wysiłek w kierunku możliwie dokładnego wyliczenia wypadków i zdarzeń, którym ulegają statki morskie.

W ustawodawstwie państw skandynawskich, których instytucje prawa morskiego są prawie analogiczne, znajdujemy również próbę określenia warunków wypadku morskiego. I tak np. w Norwegii postanawia tamtejsza ustawa morska (Lov om sjöfarten) z 20 lipca 1893, że żeglarz powinien złożyć protest morski w razie zajścia jakiegokolwiek zdarzenia, albo w porcie załadowczym, albo w porcie wyładowczym, lub też w czasie podróży morskiej, jeżeli zdarzenie to spowodowało poważniejszą szkodę dla statku lub ładunku, lub jeżeli może zachodzić uzasadnione domniemanie, że w przyszłości szkodę tę spowoduje. Obowiązek sporządzenia protestu morskiego powstaje również wtedy, gdy skutkiem zderzenia statku z innym wyrządzono szkodę drugiemu statkowi, lub gdy jakaś osoba, znajdująca się na pokładzie statku, straciła życie skutkiem nieszczęśliwego wypadku. Jak więc widzimy, rozszerza ustawa norweska obowiązek złożenia protestu morskiego na wszystkie prawie *zdarzenia morskie.* W ten sposób stworzono fakultatywną podstawę do wszczęcia dochodzenia formalnego. Natomiast obowiązek rozpoczęcia dochodzenia ustanawia § 321 wyżej wspomnianej Lov om sjöfarten w wypadkach następujących:

a) jeżeli statek norweski ulegnie nieszczęśliwemu wypadkowi, zostanie opuszczony na morzu, osiądzie na mieliźnie lub nie może kontynuować podróży bez obcej pomocy,

b) jeżeli statek zostanie uszkodzony skutkiem pożaru, albo skutkiem zderzenia z innym statkiem,

c) jeżeli na statku zdarzy się nieszczęśliwy wypadek, pociągający za sobą utratę życia ludzkiego.

Powyższe wyliczenie ma zastosowanie również do statków szwedzkich i duńskich, jeżeli kapitan takiego statku złoży protest morski na terenie Norwegii.

Dochodzenie następuje również i w tych wszystkich wypadkach, gdy statek płynący pod inną banderą niż bandera norweska, szwedzka lub duńska, zostanie wyrzucony na brzeg norweski, a kapitan tego statku złoży protest morski przed sądem morskim w Norwegii.

Bardzo szeroką podstawę do wszczęcia dochodzeń znajdujemy także w ustawie holenderskiej, znowelizowanej ostatnio w 1912 r. Ustawa ta zwana w krótkości „Schepenwet" daje inspekcji okrętowej, czyli władzy administracji morskiej prawo do wszczęcia dochodzenia w każdym wypadku, któremu ulega statek. Uprawnienie powyższe służy w szczególności głównemu inspektorowi inspekcji okrętowej. Tym samym więc wypadek morski w ustawodawstwie holenderskim jest identyczny z każdym zdarzeniem morskim. Jedynie ocena konieczności wszczęcia dochodzeń zależy od dyskrecjonalnej władzy głównego inspektora okrętowego.

Również i w Niemczech wydana w 1935 r. nowela do wspomnianej poprzednio niemieckiej ustawy w przedmiocie dochodzenia wypadków morskich, omija zasadniczą trudność określenia wypadku morskiego przez proste przestawienie słów, albowiem zamiast słów dawnej ustawy: „przedmiotem dochodzenia są wypadki morskie", używa definicji: „wypadki morskie są przedmiotem dochodzenia ze strony Izb Morskich". Nowela dodaje następnie jedynie wyliczenie *przykładowe*, kiedy dochodzenie ma miejsce. Wyliczenie to wymienia takie sytuacje, jak np. gdy statek morski poniósł szkodę w swojej całości, albo w swoim urządzeniu, albo też wyrządził jakąkolwiek szkodę — oraz jeżeli ktokolwiek w zasięgu eksploatacji statku morskiego doznał ciężkiego uszkodzenia na swoim ciele, albo na swoim zdrowiu, albo też usiłował popełnić samobójstwo.

Podane wyżej określenia przykładowe obrazują, jak daleko poszła nowela niemiecka w określeniu wypadku morskiego i jak wielki jest jej postęp w porównaniu z dawną ustawą z r. 1877. Należy dodać, że celem zabezpieczenia się przed zbyt szeroką interpretacją tych sytuacyj faktycznych, w których następuje ingerencja Izb Morskich, dodano postanowienie w noweli niemieckiej, że wypadki morskie są przedmiotem badania tylko wtedy, gdy wymaga tego interes publiczny. Postanowienie to jest zrozumiałe ze względów fiskalnych, albowiem ustawa niemiecka podobnie jak inne, nie nakazuje pobierać żadnych opłat, ani kosztów postępowania.

Ocena czy w danym wypadku istnieje publiczny interes co do wszczęcia dochodzenia, przysługuje przewodniczącemu Izby Morskiej, oraz komisarzowi rządowemu. Funkcje tego ostatniego podobne są do roli delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu, o którym wspomina polska ustawa w swoim art. 13.

Również ograniczenie działania polskiej ustawy tylko do statków handlowych mija się z celem ustawy. „Ratio legis" polegało na stworzeniu kompetentnego organu, któryby badał w sposób fachowy i ze szczególną znajomością skomplikowanych zjawisk nautyki przyczyny wypadków morskich. Ustawa miała również na celu prewencję tych wypadków przez jawność postępowania, oraz ich represję za pomocą udzielania Izbie Morskiej prawa odebrania dyplomu. Jest oczywistym, że wypadki morskie mogą się zdarzyć i zdarzają się nie tylko statkom handlowym, lecz również statkom np. szkolnym, jachtom itd. Na małej nieraz jednostce może mieć miejsce wypadek brzemienny w skutki. Wprawdzie ustawa nasza przewiduje fakultatywne badanie takich zdarzeń, jednakże postanowienie to nie jest wystarczające i powinno być zastąpione przez redakcję bardziej zbliżoną do tekstu ustaw obcych.

Powyższe uwagi pozwalają na wyciągnięcie wniosku, że celowe byłoby zastosowanie elastycznego pojęcia wypadku morskiego również i w ustawie polskiej. Wyliczenie przykładowe pojawiających się najczęściej sytuacyj faktycznych stanowiłoby jedynie interpretację naczelnej zasady co do definicji wypadku morskiego.

Przechodząc do dalszych rozważań wypada podkreślić sprzeczności pomiędzy poszczególnymi postanowieniami polskiej ustawy, które nie pozwalają na wyrobienie sobie jasnego obrazu co do charakteru Izby Morskiej. Nie można odpowiedzieć ściśle na pytanie, czy Izba Morska jest organem sądowym, czy organem administracyjnym. Jej skład przemawiałby za charakterem organu sądowego. Cały szereg ustaw karnych zna t. zw. sądy ławnicze jako organy karno-sądowe. Polska ustawa o ustroju sądów powszechnych wymienia również organ złożony ze sędziów-laików pod przewodnictwem sędziego państwowego. Organem tym są t. zw. wydziały handlowe przy sądach okręgowych. Wprawdzie laicy noszą w nich nazwę sędziów handlowych, a tryb ich wyboru i nominacji jest ściśle określony — nie należy jednak zapominać, że również i ławnicy w Izbach Morskich są powoływani w sposób ustawą określony, noszą specjalną nazwę i również składają przysięgę na sumienne wykonywanie obowiązku (art. 9). Analogie zatem w tej dziedzinie pokrywają się „mutatis mutandis" prawie zupełnie. Niemniej jednak Izba Morska nie posiada pełnych atrybucyj władzy sądowej. Przeczy temu art. 6 powierzający kontrolę nad Izbami Morskimi Ministerstwu Przemysłu i Handlu, które porozumiewa się jedynie w dziedzinie tej kontroli z Ministrem Sprawiedliwości. Również w końcowym ustę-

pie znowelizowanego artykułu 12 znajdujemy postanowienie o możliwości odwołania się ławnika od orzeczenia przewodniczącego, którym jest sędzia państwowy, wyznaczającego mu karę za niestawiennictwo nie do Sądu lub do odwolawczej Izby Morskiej, lecz do Urzędu Morskiego w Gdyni lub Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku. Z tego przepisu możnaby nawet wnioskować, że zwierzchnim organem nad Izbami Morskimi są w pewnych kierunkach oba te urzędy II instancji administracji morskiej. Duże również sprzeczności znajdujemy w art. 17 nadającym z jednej strony Izbie prerogatywy sądu i nakazującym nawet stosować przez analogię przepisy kodeksu postępowania karnego — a odbierającym jej z drugiej strony uprawnienia, wynikające dla sądu karnego z art. 117 i 118 k. p. k. Tych para przykładów obrazuje dostatecznie fakt, że ustawa polska nie wypowiedziała się ściśle i konsekwentnie co do charakteru Izby Morskiej. Stanowisko to znajduje niewątpliwie wiele tłumaczących je przyczyn — niemniej jednak musi być podkreślone z całą wyrazistością z punktu widzenia postulatów zmiany ustawy.

O ile chodzi o ustawodawstwa obce, nadają one organom analogicznym do naszych Izb Morskich, bądź to charakter władzy sądowej, bądź to władzy administracyjnej. W przeprowadzeniu jednak samej zasady są konsekwentne, co znajduje swój wyraz w unormowaniu odnośnej procedury.

Co do samej procedury należy z całym naciskiem podkreślić brak wyraźnego przepisu co do możliwości obrony swych praw przez armatora statku. Ma to szczególne znaczenie w tym wypadku, gdy statek zatonął wraz z załogą i dochodzenie nie zwraca się przeciwko żadnej osobie, lecz ma na celu ustalenie jedynie przyczyn wypadku. Nie ulega wątpliwości, że ustalenie to zawarte w tenorze i w uzasadnieniu orzeczenia Izby Morskiej może mieć duże znaczenie prejudycjalne. Wprawdzie art. 7 k. p. k. daje zupełną swobodę samodzielnego rozstrzygnięcia wszelkich zagadnień prawnych, wynikających w toku postępowania karnego, i wprawdzie korespondujący art. 7 k. p. c. ogranicza tę swobodę jedynie do ustaleń prawomocnego wyroku *skazującego* w postępowaniu karnym — to jednak orzeczenie Izby Morskiej, jako orzeczenie forum specjalnego, będzie miało zawsze swój decydujący wpływ na przekonanie sędziowskie bądź to w procesie cywilnym, bądź to w procesie karnym. Innymi słowy orzeczenie Izby Morskiej posiada, o ile nie formalnie, to jednak praktycznie charakter prejudykatu i dlatego wynik jego nie może być obojętny np. dla armatora, przeciwko któremu kierują następnie rodziny, zmarłych w katastrofie członków załogi swe pretensje odszkodowawcze. Należałoby więc tę lukę postępowania wypełnić postanowieniem, że stroną w postępowaniu przed Izbą Morską jest albo członek załogi, albo kapitan, albo w ich braku armator, do którego statek należy, lub który go eksploatował. Stronie tej powinno przysługiwać zawsze prawo odwołania się do Odwoławczej Izby Morskiej (przy Sądzie Okręgowym w Gdyni) jeżeli orzeczenie ma lub może mieć wpływ na jego odpowiedzialność umowną lub ustawową. W tym stanie rzeczy strona musiałaby jedynie uwiarogodnić swój interes prawny co do wniesienia odwołania. Odnośny wniosek rozstrzygałby Przewodniczący Odwoławczej Izby Morskiej — a przeciw jego decyzji przysługiwałoby odwołanie się do kompletu Odwoławczej Izby Morskiej. Należy dodać, że w dzisiejszym stanie ustawowym prawo odwołania się przysługuje jedynie delegatowi Ministerstwa Przem. i Handlu, a kapitanowi oraz pomocnikowi kapitana tylko w razie odebrania dyplomu.

Drugą wadą obowiązującej ustawy polskiej jest również pominięcie milczeniem postępowania wstępnego ze strony władz *administracji morskiej.* Prawie wszystkie ustawy obce przewidują takie postępowanie wstępne. Ułatwia ono znakomicie zabezpieczenie dowodów i ustalenie stanu faktycznego tak trudnego nieraz do odtworzenia na rozprawie głównej. Pozwala ono zarazem na właściwe zorientowanie się co do charakteru i ważności wypadku. Utrwala również w dużym stopniu współpracę administracji morskiej ze specjalnym organem orzekającym w sprawach wypadków morskich. Obiektywność dochodzenia znajduje w instytucji postępowania wstępnego swój duży argument i siłę obronną, zwłaszcza jeżeli postępowanie to spoczywa w rękach władzy zupełnie odrębnej od forum orzekającego. W Anglii np. zajmują się dochodzeniem wstępnym (preliminary inquiry), albo oficer obwodowy straży wybrzeża (the inspecting officer of the coastguard), albo naczelnik władzy celnej (chief officer of custom), albo też specjalnie w tym celu upełnomocniony przez Ministerstwo Handlu (Board of Trade) inspektor lub też t. zw. Coroner. Jest to prawnik mianowany lub wybierany dla pewnego okręgu i zajmujący się specjalnie wypadkami śmierci w formie jawnego śledztwa znanego pod nazwą Coroner's Inquest, odbywającego się przy współudziale przynajmniej 12 przysięgłych w trybie jawnej rozprawy. Jako ostatni wreszcie organ mogący przeprowadzać dochodzenia wymienia ustawa angielska t. zw. Receiver of Wreck, którego atrybucje są bardzo podobne do niemieckiego Strandvogta, znanego zresztą i u nas, wobec przejęcia przez nasze ustawodawstwo niemieckiej ordynacji rozbitkowej (Strandungsordnung). Wyliczenie przykładów angielskich pozwala na wytworzenie sobie obrazu co do znaczenia i wartości postępowania wstępnego.

W naszej ustawie postępowanie wstępne należy do przewodniczącego Izby. Praktyczna wartość tego przepisu streszcza się w prze-

słuchaniu np. członków załogi statku, który opuszcza port gdyński przed zebraniem się Izby Morskiej. Jest to jednak raczej zabezpieczenie dowodu aniżeli właściwe dochodzenie. Dochodzenie wypadku powinno bowiem następować bezpośrednio po jego zdarzeniu się, gdy jeszcze bezpośrednia aktualność wypadku trwa w umysłowości i sferze wrażeń uczestników wypadku i jego świadków. Doraźne przesłuchanie ich, stwierdzenie danej sytuacji faktycznej niezwłocznie po zdarzeniu daje wiele cennego materiału, który następnie może być z pożytkiem wykorzystany w czasie rozprawy przed Izbą Morską. Takie doraźne dochodzenia są w stanie przeprowadzać tylko organy administracji morskiej, a ściśle mówiąc inspekcji morskiej, rozporządzające wykwalifikowanym aparatem technicznym.

Pozwalam sobie sądzić, że bardziej celowy byłby następujący sposób postępowania:

Na wiadomość o jakimkolwiek zdarzeniu, mającym charakter wypadku morskiego zarządziłby naczelnik inspekcji okrętowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni lub Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku dochodzenia oraz zebranie lub zabezpieczenie dowodów — utrwalając zarazem w jak najbardziej ścisły sposób odpowiednią sytuację faktyczną (przez sporządzenie zdjęć fotograficznych, filmowych lub planów sytuacyjnych). Najdalej do dni trzech po wypadku przedstawiałby naczelnik inspekcji okrętowej zebrane przez siebie wyniki dochodzeń delegatowi Ministerstwa Przemysłu i Handlu celem złożenia wniosku o zwołanie Izby Morskiej, oraz przygotowanie opinii o przyczynie wypadku. Zarówno wniosek, jako też i opinię musiałby delegat Ministerstwa Przemysłu i Handlu przedłożyć przewodniczącemu Izby Morskiej w przeciągu 3 dni od otrzymania wyników dochodzeń ze strony naczelnika inspekcji okrętowej. Przewodniczący Izby Morskiej miałby obowiązek zwołać Izbę najdalej do dni 7 po otrzymaniu wniosku i opinii delegata, zawiadamiając zarazem o tym interesowane strony, a przede wszystkim armatora lub maklera statków, wchodzących w grę. Materiał dochodzeń oraz opinia delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu mogłyby być przeglądane przez strony celem przygotowania się do rozprawy przed Izbą. Rozprawa rozpoczynałaby się od odczytania sprawozdania i opinii delegata o przebiegu i przyczynach wypadku — po czym następowałyby wnioski zainteresowanych stron co do uzupełnienia postępowania dowodowego. Po przeprowadzonym postępowaniu dowodowym omawiane byłyby jego wyniki zarówno przez strony, jak i delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu. W ten sposób Izba Morska miałaby sposobność przeprowadzić nie tylko szczegółowe postępowanie dowodowe, lecz również wysłuchać ścierających się opinij, starannie przygotowanych pod względem argumentacji faktycznej i prawnej, a to z uwagi na znane zawczasu stronom wyniki dochodzeń oraz opinij delegata Min. Przemysłu i Handlu. W obecnym stanie rzeczy orzeczenie Izby Morskiej opiera się przeważnie na wynikach postępowania dowodowego, które wykazywać może luki skutkiem niemożliwości przeprowadzenia niektórych dowodów z powodu np. wyjazdu świadka. Nie ulega wątpliwości, że orzeczenie Izby Morskiej zapadłe po starciu się rozmaitych opinij faktycznych i prawnych, zyska na swej wadze i słuszności, stanowiąc tym bardziej dojrzałe i pogłębione zapatrywanie Izby Morskiej o istotnych przyczynach wypadku.

Jest rzeczą oczywistą, że przy realizacji tego planu przeniósłby się punkt ciężkości na osobę delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Delegatem tym musiałaby być osoba zupełnie niezależna od administracji morskiej i niczym z nią nie związana. Nominacja delegata następowałaby przez decyzję Pana Ministra Przemysłu i Handlu spośród osób posiadających dostateczne doświadczenie praktyczne a również i przygotowanie teoretyczne w dziedzinie badań wypadków morskich. Najlepiej nadawaliby się na to stanowisko wysłużeni kapitanowie marynarki handlowej, posiadający za sobą wiele lat pływania, oraz wszechstronną praktykę nawigacyjną, techniczną i pilotową. Otrzymując stałe uposażenie miesięczne z budżetu Ministerstwa Przemysłu i Handlu miałby delegat środki oraz wolny czas dla uzupełniania swych wiadomości drogą bacznej obserwacji judykatury obcej oraz zaznajamiania się z pracami naukowymi w tej dziedzinie. Całkowita niezależność delegata od administracji morskiej jest konieczną z tego powodu, że przyczyną wypadku morskiego mogą być usterki urządzeń pomocniczych służących żegludze, lub wady organizacji służby pilotowej, a więc błędy w tych dziedzinach, które wchodzą w zakres administracji morskiej.

Delegat Ministerstwa Przemysłu i Handlu wyposażony w całkowitą niezależność materialną i funkcyjną mógłby oddać cenne usługi w postaci swych starannie wypracowanych opinij o przyczynach wypadku morskiego, która to opinia ze swej strony ułatwiałaby w dużym stopniu rozprawę przed Izbą Morską, wskazywałaby jej właściwy kierunek co do postępowania dowodowego, a zarazem pozwalałaby zainteresowanym stronom na pełne przygotowanie obrony ich praw. Orzeczenia Izby Morskiej, opierające się na wynikach szybko przeprowadzonego postępowania dowodowego, oraz przemyślanej opinii delegata i wywodach stron — postawiłyby niewątpliwie port gdyński w rzędzie tych portów, których judykatura w dziedzinie wypadków morskich ma najlepsze imię i zyskuje powszechne zaufanie.

Dr Tadeusz Bierowski.



ZEBRANIE PLENARNE I POSIEDZENIA SEKCYJ NASZEJ IZBY.

IX zwyczajne Plenarne Zebranie Izby, które pierwotnie miało się odbyć w dniu 29 października, zwołane zostało na dzień 19 listopada o godz. 10,30 w sali posiedzeń Izby przy ul. 10 Lutego 24.

Posiedzenie sekcji Żeglugowo - Portowej wyznaczone zostało na dzień 17 listopada o godzinie 18, posiedzenia zaś sekcyj na dzień 18 listopada przemysłowej o godz. 10.45, a handlowej o godz. 15,30.

DOROCZNE ŚWIĘTO LICEUM HANDLOWEGO W GDYNI.

Z okazji dorocznego Święta Liceum Handlowego naszej Izby w Gdyni odbyła się w dn. 10 listopada uroczysta akademia, którą zagaił Prezes Izby p. Stanisław Tor. Uroczystość licealną zaszczycili swą obecnością p. Komisarz Rządu m. Gdyni mgr pr. Franciszek Sokół, dyrektor Urzędu Morskiego inż. S. Łęgowski, Prezes Sądu Okręgowego p. J. Czarliński, dyrektor Izby dr J. Kulikowski, szereg przedstawicieli sfer gospodarczych Gdyni oraz liczne grono rodziców i opiekunów uczni Liceum.

Na program obchodu złożyły się przemówienia radcy Izby p. Juliana Rummla, jako przewodniczącego Rady Opiekuńczej Liceum Handlowego, p. o. dyrektora Liceum p. Aleksandra Szulca i wykład prof. Liceum p. B. Żórawskiego pt. „Perspektywy rozwoju stosunków handlowych z Ameryką Łacińską“, oraz występy wokalno-muzyczne młodzieży Liceum Handlowego pod hasłem „Wyprawa Kolonialna“. Przemówienie p. dyr. A. Szulca, jako przedstawiające dokładnie rozwój i stan obecny Liceum Handlowego podajemy poniżej in extenso w dziale „Szkolnictwo zawodowe“.

WYNIKI AKCJI POMOCY ZIMOWEJ W GDYNI W ROKU 1936/37.

W związku z rozpoczęciem w Gdyni akcji pomocy zimowej w nadchodzącym sezonie podajemy poniżej dane, odnoszące się do tej akcji, przeprowadzonej w okresie zimowym roku 1936/37. Rozmiary akcji tej są ściśle uzależnione od ilości bezrobotnych, potrzebujących pomocy. Liczba bezrobotnych głów rodzin zarejestrowanych w Biurze Pośr. Pracy przy Ekspozyturze Wojew. Biura Funduszu Pracy w Gdyni nie jest stała, waha się i to dość znacznie z miesiąca na miesiąc.

Liczba bezrobotnych na koniec roku w okresie 6 ostatnich lat (na podstawie danych z Rocznika Statystycznego Gdyni 1936—1937) przedstawia się następująco:

Rok	Liczba bezrobotnych
1931	3,300
1932	3,966
1933	2,817
1934	7,300
1935	5,639
1936	9,587

W okresach kwartalnych, na koniec kwartałów liczba bezrobotnych się zmienia i wynosi mianowicie:

	w r. 1936	w r. 1937
31 III	8,525	8,666
30 VI	4,647	5,869
30 IX	3,958	4,652
31 XII	9,587	—

Zestawienie kwot preliminowanych przez Komitet Obywatelski Pomocy Zimowej oraz zebranych przedstawia się następująco:

Grupy ofiarodawców	Preliminowano	Zebrano
Ogółem	**070,507,—**	**384.176,03**
Świat pracy	100,000,—	99.093,10
Właściciele budynków . .	24,000,—	9,866,94
Właściciele gruntów . . .	22,570,—	4,950,33
Wolne zawody	27,000,—	8,955,99
Przeds. przemysł.-handl. .	73,000,—	44,745,30
Spółki	250,000,—	206,732,94
Imprezy, zbiórki itp. . . .	10,000,—	8,426,78
Procenty	500,—	1,404,65

Stosunek kwot zebranych do preliminowanych stanowi 75,8%. Świat pracy wpłacił 99,1% kwoty preliminowanej. Spółki wpłaciły 82,7% tej kwoty, przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe dały 61,3% kwoty preliminowanej. Właściciele budynków wpłacili 41,1%, wolne zawody 33,2%, właściciele gruntów (nie rolnych) — 21.9%.

Warto również wykazać jaki jest stosunek ofiar poszczególnych grup ofiarodawców do

ogólnej kwoty zebranej. Otóż świat pracy dał 25,8%, spółki — 53,8%, przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe — 11,6%, właściciele budynków — 2,6%, wolne zawody — 2,3%, właściciele gruntów — 1,3%, imprezy i zbiórki — 2,2%, procenty 0,4%, razem więc 100,0%.

Przechodzimy do drugiej strony zagadnienia — do wydatków Komitetu Pomocy Zimowej.

Napływ bezrobotnych, żądających pomocy, był bardzo duży. Należało przeprowadzić selekcję i wybrać istotnie najbardziej potrzebujących pomocy.

W okresie od grudnia 1936 r. do maja 1937 r. z pomocy zimowej korzystało przeciętnie miesięcznie 4.157 głów rodzin, z tego w grudniu 2.772, w styczniu — 3.646, w lutym — 4.842, w marcu — 5.474, w kwietniu — 4.786, w maju — 3.423. Korzystających z pomocy podzielono na cztery grupy według wielkości rodzin. Liczba przeciętna miesięczna każdej z grup przedstawia się następująco:

samotni	1.816
małe rodziny	1.165
średnie rodziny	967
duże rodziny	209

Korzystało więc z pomocy zimowej średnio miesięcznie ok. 10.300 osób.

Bezrobotni otrzymywali świadczenia od komitetu wyłącznie w naturze, w postaci chleba, ziemniaków, węgla i słoniny. Normy te były bardzo szczupłe, a przedstawiały się następująco (w stosunku miesięcznym):

	Chleb	Ziemniaki	Węgiel	Słonina
Samotny	15 kg	25 kg	50 kg	1 kg
Mała rodz. (osób 2—3) . .	24 „	50 „	50 „	1½ „
Średnia rodz. (osób 4—5)	48 „	75 „	75 „	2 „
Duża rodz. (osób 6 wzwyż)	56 „	100 „	100 „	2½ „

Poza tym dla dzieci wydawano mleko, jednak w małych ilościach.

W wyniku akcji rozdawniczej wydano w okresie 6 miesięcy pomocy zimowej następujące ilości produktów z podaniem ich wartości ogólnej (najważniejsze):

Produkty	Waga w kg	Wartość w zł
Węgla	1,106,260	20,396,05
Mąki na wypiek chleba .	504,462	216,200,43
Ziemniaków	642,475	31,809,73
Drzewa (w m³)	390	3,267,50
Ryżu	32,326	16,162,75
Słoniny	12,950	20,844,85
Smalcu	10,301	21,642,10

Celem usprawnienia działalności Sekcji Rozdzielczej oraz udogodnienia bezrobotnym pobierania świadczeń zastosowano zasadę dekoncentracji rozdawnictwa świadczeń pomocy zimowej, uruchomiając cztery punkty rozdzielcze w dzielnicach Grabówek, Chylonia, Obłuże i Mały Kack. W ten sposób uniknięto wielkiego skupienia bezrobotnych przy biurze Sekcji Rozdzielczej na Grabówku, jak to było praktykowane w latach poprzednich.

Poza pomocą bezrobotnym w postaci świadczeń w naturze Komitet Obywatelski Pomocy Zimowej zajmował się dożywianiem dzieci, co kosztowało ogółem zł 95.498,56.

Uważając za najwłaściwszy sposób pomocy bezrobotnym udzielenie im pracy, Komitet zatrudniał pewną niewielką ilość bezrobotnych. na co wydano ogółem zł 7.980,—.

Zestawiamy wydatki i dochody Akcji Pomocy Zimowej w Gdyni.

Wydatki były następujące:

bezrobotni — wartość świadczeń	zł 417.139,93
dożywianie dzieci	zł 95.498,56
zatrudnianie bezrobotnych	zł 7.980,—
	520.618,49
administracja	zł 17.125,53
Ogółem wydatki	zł 537.744,02

Dochody były następujące:

Wartość ofiar w naturze	zł 47.470,02
Ofiary gotówkowe i Fundusz Pracy	zł 442.048,07
Ogółem dochody	zł 489.518,09

Zestawiając wydatki i dochody, otrzymamy niedobór zł 48.225,93, którym Komitet zamknął swą akcję za rok 1936/37. Niedobór ten zostanie częściowo pokryty wpływami spodziewanymi od władz centralnych, częściowo zaś z akcji finansowej w roku 1937/38.

Bolesław Polkowski.

ODDANIE DO UŻYTKU PUBLICZNEGO HALI TARGOWEJ W GDYNI.

W dniu 11 listopada odbyło się poświęcenie i oddanie do użytku hali targowej w Gdyni.

Hale jako całość zwrócone są frontem do ul. Mościckich. Wybudowano 3 hale: halę łukową dla jarzyn, owoców i nabiału, długości 70,41 m, szerokości 40,41 m, powierzchni 2.845 m²; halę mięsną, długości 64,12 m, szerokości 30 m, powierzchni 1.923 m². halę rybną długości 30,41 m. szerokości 19 m, powierzchni 577 m².

Ogólna powierzchnia hal w rzucie parteru wynosi 5.345 m², co stanowi do powierzchni placu 36 proc. Hale zostały podpiwniczone, a ogólna powierzchnia piwnic wynosi 5.142 m², w tym powierzchnia chłodni wraz z maszynowniami i korytarzami wynosi 1.999 m². Ponieważ doprowadzenie bocznicy kolejowej na teren hal byłoby połączone z koniecznością przezwyciężenia poważnych trudności technicznych (różnica poziomów), postanowiono wybudować połączenie tunelowe w poziomie piwnic. Połączenie tunelowe jest przewidziane w projekcie, a realizacja jego nastąpi po stwierdzeniu konieczności.

Ta wielka nowa inwestycja Zarządu m. Gdyni przyczyni się niewątpliwie do normalizacji warunków zaopatrywania Gdyni w artykuły żywnościowe. Będzie to miało znaczenie nie tylko dla usprawnienia handlu detalicznego, lecz również dla dostaw hurtowych.

ODPRAWY POCZTY DO POŁUDN. AMERYKI (Brazylia, Argentyna, Chili, Paragwaj, Urugwaj) za czas od 19 XI do 8 XII 1937 roku.

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania przesyłek
19 XI	Kościuszko	Gdynia	19 XI godz. 10,50
22 XI	Cap Arcona	Hambourg	22 XI „ 10,50
24 XI	Arlanza	Cherbourg	24 XI „ 10,50
1 XII	Highl. Princ.	Boulogne	1 XII „ 10 50
8 XII	Oceania	Napoli	7 XII „ 22,15

ODPRAWY POCZTY DO STANÓW ZJEDN. PÓŁNOCNEJ AMERYKI za czas od 17 XI do 7 XII 1937.

Data odprawy	Statkiem	portu	Ostateczny czas nadania przesyłek
17 XI	Europa	Bremerhaven	17 XI godz 22,15
18 XI	„	Cherbourg	18 XI „ 22,15
21 XI	Queen Mary	„	21 XI „ 22,15
22 XI	„ „	„	22 XI „ 22,15
23 XI	Hamburg	Bremerhaven	23 XI „ 22,15
24 XI	„	Cherbourg	24 XI „ 22,15
27 XI	Normandie	Le Havre	27 XI „ 22,15
28 XI	Batory	Gdynia	28 XI „ 21,00
29 XI	Normandie	Le Havre	29 XI „ 22,15
30 XI	Washington	„	30 XI „ 22,15
1 XII	Hansa	Cherbourg	1 XII „ 22.15
6 XII	Europa	Bremerhaven	6 XII „ 22.15
7 XII	„	Cherbourg	7 XII „ 22,15



KOMUNIKACJA Z AMERYKAŃSKIM BRZEGIEM PÓŁNOCNEGO PACYFIKU.

Firma Rummel i Burton uzyskała niedawno agenturę Linii — Interocean Line, należącej do jednego z największych norweskich przedsiębiorstw żeglugowych Westfal—Larsen & Co w Bergen na Polskę i na Wolne Miasto Gdańsk.

Interocean Line utrzymuje regularną komunikację pomiędzy portami zachodniego wybrzeża północnego Pacyfiku, zaczynając od Wankuweru i zawijając do szeregu różnych portów, między innymi do San Francisco i Los Angelos. Z tych portów statki linii idą bezpośrednio do Europy przez Kanał Panamski. Linia jest utrzymywana za pomocą współczesnych statków motorowych o szybkości 16 węzłów i więcej, posiadających pomieszczenia chłodnicze, w których między innymi przewozi się do portów Europy znaczne ilości owoców kalifornijskich — świeżych i suszonych.

Statki linii posiadają pewną ilość dobrze urządzonych kabin pasażerskich cieszących się wielkim wzięciem u tej publiczności, która unika zgiełku wielkich okrętów, a woli podróżować morzem dla samej przyjemności podróżowania morzem.

Na razie ładunki z Gdyni i do Gdyni w jej komunikacji z Pacyfikiem muszą być przeładowywane w jednym z portów kontynentu, z którymi utrzymuje komunikację Żegluga Polska, lecz jeśli ilości towaru będą dostateczne nie jest wykluczona możliwość ustalenia bezpośredniej komunikacji z Gdynią.

TARYFA ZA TRYMOWANIE WĘGLA W ANGLII.

Według doniesień z Anglii prowadzone od pewnego czasu w Londynie rokowania, dotyczące podwyższenia taryfy trymowania węgla zostały obecnie ukończone. Dotychczasowy „National Coal Trimming Tariff" przewidywał rabat 40% od ustalonych dla poszczególnych portów stawek. W związku z podwyżką płac angielskich robotników portowych, która jak wiadomo wywołała wzrost kosztów wyładowania postanowiono teraz, że z ważnością od 15 listopada rabat będzie wynosił tylko 33,⅓%. Zwyżka zatem kosztów trymowania wynosi 6,⅔%.

OBROTY PORTÓW HOLENDERSKICH W TRZECH KWARTAŁACH RB.

Obroty Rotterdamu, który dzięki dużemu przeładunkowi towarów masowych wysunął się na pierwsze miejsce w grupie portów kontynentalnych (Rotterdam, Antwerpia, Hamburg) w dalszym ciągu w szybkim tempie wzrastają. Mianowicie w pierwszych 9 miesiącach rb. obroty portowe wyniosły 19,8 mil. ton, co w porównaniu z takimże okresem roku ubiegłego (17 mil. ton) — daje nadwyżkę — 2,8 mil. ton. Wzrosła równocześnie ilość stat-

ków zawijających do Rotterdamu o 1.587 jednostek. Drugi duży port holenderski Amsterdam notuje również nadwyżkę obrotów portowych, jednakże nieznaczną, bo wynoszącą 119 tys. ton i 197 statków więcej jak w ubiegłym roku.

WAHANIA KURSÓW AKCYJ TOWARZYSTW ŻEGLUGOWYCH.

W związku z ostatnio zanotowaną tendencją, jaka ujawniła się na niektórych rynkach frachtowych, wywołując zaniepokojenie sfer żeglugowych oraz posiadaczy udziałów w interesach armatorskich, nie od rzeczy będzie przytoczenie linii zwyżkowego kształtowania się kursu akcyj w ostatnim okresie według amsterdamskiego rynku papierów wartościowych. Mianowicie, kiedy w styczniu br. indeks akcyj żeglugowych wynosił 87,6 (r. 1930—100) to w połowie roku (czerwiec) wynosił on już 113,8, a we wrześniu br. 132,6. Widzimy więc wzrost wartości akcyj bardzo znaczny, zwłaszcza porównując indeksy z poprzedniego roku, gdzie we wrześniu wynosił on tylko 38,6. Zwyżkowanie wskaźnika kursu akcyj żeglugowych w bieżącym roku nie było jednostajne, gdyż w miesiącu czerwcu zaznaczył się pewien spadek wynoszący w porównaniu z poprzednim miesiącem 1,6. Dalsze wahanie nastąpiło we wrześniu, gdzie w porównaniu z sierpniem (142,9) — liczba najwyższa w br. — wskaźnik spadł o 10,3 punktów.

WSKRZESZENIE MINIMALNYCH STAWEK FRACHTOWYCH.

Jeszcze dwa lata temu walczono z katastrofalnie niskimi stawkami frachtowymi w przewozach morskich przy pomocy ustalenia dla nich minimalnych poziomów, dobrowolnie przyjętych przez armatorów. Dało się to przeprowadzić tylko na niektórych rynkach i to zapewne tylko dlatego, że okres dna kryzysu, czyli kompletnej stagnacji, już był minął.

Obecnie na rynku La Platy, na którym poprzednio działały stawki minimalne, a które przez dłuższy czas nie były potrzebne wobec znacznej zwyżki frachtów, powstało nowe „gentlemen's agreement“ — dobrowolne ustalenie między armatorami nieoficjalnej stawki minimalnej w wysokości 30 szylingów za tonę do portów Zjednoczonego Królestwa (Anglii). Umowa ta jest nawet w sprzeczności z niewypowiedzianą nigdy poprzednią, urzędową umową, ustalającą stawkę 25 szyl. za tonę w tymże kierunku.

Od września do końca października frachty La Platy spadły o całe 25 procent, wobec czego jednakże powyższe dobrowolne porozumienie armatorowie uważali za konieczne.

Przykład rynku La Platy jest ostrzegawczy. Należy mieć na względzie, że sytuacja na rynku frachtowym świata nie pokrywa się ściśle z sytuacją na rynku surowców i w handlu światowym. Jak dotąd ożywienie frachtowe poprzedzało i przewyższało poprawę rynku handlowego, będąc wywołane raczej zapoczątkowaniem wyścigu zbrojeń i chłonięciem tonażu dla celów paru nieoficjalnych wojen. Obecnie obserwujemy falowanie stawek frachtowych i na niektórych rynkach — spadek ich poniżej odpowiednika dla współczesnej ogólnej koniunktury handlowej, która wciąż się jednak nadal polepsza. Dla żeglugi jednakże wciąż jeszcze możliwe są niespodzianki i wahania stawek frachtowych, wobec czego, jak widać, kwestia stawek minimalnych jest znów najzupełniej realna, na razie w odniesieniu do niektórych odosobnionych rynków.

WYSTAWA WIEDZY I SZTUKI WODNEJ W LIEGE, W ROKU 1939.

W roku 1939, w związku z otwarciem na całkowitej długości kanału Alberta, łączącego Antwerpię wyłącznie na belgijskim terenie, z Lugdunem (Liege) w tym ostatnim mieście, które się staje wewnętrznym portem morskim Belgii o poważnym znaczeniu, otwarta zostanie wystawa pod nazwą „Wystawa wiedzy i sztuki wodnej“, o charakterze międzynarodowym. Stoiska i pokazy obejmą wszystko co dotyczy rzek, kanałów, przypływów i odpływów, portów, rybołówstwa, oczyszczania wody, motorów hydraulicznych i urządzeń hydraulicznych, siłowni wodnych, chłodnictwa, żeglugi. Otwarcie wystawy rozpocznie się od przybycia kanałem Alberta łodzi podwodnych, należących do poszczególnych państw obcych, biorących udział w wystawie.

ROZWÓJ BUDOWNICTWA MAŁYCH MOTOROWCÓW.

Również w porcie naszym obserwujemy liczny udział w ruchu małych motorowców, przeważnie pod banderą holenderską. Są to statki o nośności 200—350 ton, na niektórych z nich szyper-kapitan, który jednocześnie jest właścicielem statku, mieszka i podróżuje z całą rodziną, — obraz analogiczny do istniejącego na barkach rzecznych, mających lub nie mających własnej maszynerii.

W chwili obecnej w Holandii buduje się wzgl. jest zamówionych około 50 takich stateczków, podczas gdy w ostatnim roku wykonanych ich tam było 10. Statki te zaczynają również obsługiwać porty angielskie, gdzie w przybrzeżnej żegludze ponad 1.300 statków takiej wielkości, lecz parowych, jest starszych wiekiem nad 25 lat. Natomiast motorowców takich tam jeszcze jest bardzo mało.

Rotterdamskiemu korespondentowi „Scandinavian Shipping Gazette“ udało się zesta-

wić statystykę, dotyczącą tych motorowców. Było ich mianowicie w ruchu w latach:

	1929-30	1934-35	1935-36
Wielka Brytania	182	245	266
Holandia	207	505	528
Niemcy	307	458	512

Równocześnie na stocznie holenderskie napływają zamówienia obce, z Anglii i z Niemiec, w coraz większej ilości, na te statki.

Temat ten może być i dla nas interesujący ze względu na przyszłość Stoczni Gdyńskiej.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

KOMITET PRZYWOZOWY RADY HANDLU ZAGRANICZNEGO.

Tygodnik „Polska Gospodarcza" podaje następujące szczegóły, odnoszące się do organizacji i zadań Komitetu Przywozowego R. H. Z.:

Zakres czynności opiniodawczych we wszystkich kwestiach, związanych z reglamentacją przywozu do polskiego obszaru celnego, z dokonywaniem podziału kontyngentów przywozowych, ustalonych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, jak również z dokonywaniem funkcyj technicznych w odniesieniu do wydawania pozwoleń przywozu — został powierzony Radzie Handlu Zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej (zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 28 X 1937 r.) Nawiasowo wspomnieć należy, iż powołana do życia w 1937 r. Rada Handlu Zagranicznego R. P. ma na celu współdziałanie w sprawach, dotyczących obrotu gospodarczego z zagranicą, i popieranie rozwoju handlu zagranicznego — poprzez: a) uzgadnianie stanowiska i koordynowanie działalności samorządów i organizacyj gospodarczych w dziedzinie handlu zagranicznego oraz ustalanie wspólnej opinii tych czynników w zakresie programu polityki handlu zagranicznego i jego realizacji, b) podejmowanie i wykonywanie zleconych przez władze państwowe i instytucje samorządowe czynności w zakresie handlu zagranicznego, c) wydawanie opinij na wezwanie władz lub z własnej inicjatywy we wszystkich sprawach, związanych z polityką administracyjną lub organizacją handlu zagranicznego. Statut Rady przewiduje, iż niezależnie od powołanych statutowo komitetów Rady, utworzonych do prowadzenia spraw, obejmujących zagadnienia o specjalnym zakresie (np. Komitet Traktatowy, Morski, Organizacji Wywozu, Dewizowo-Rozrachunkowy), w razie przekazania R. H. Z. spraw, dotyczących organizacji i reglamentacji przywozu — zostanie utworzony Komitet Przywozowy z tym, że działalność swą rozpocznie na zlecenie Ministra Przemysłu i Handlu, który określi warunki (uprawnienia). na jakich Komitet ten wykonywać będzie zlecone mu czynności.

Zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 28 X br. powierza wspomniane funkcje opiniodawcze i wykonawcze Radzie Handlu Zagranicznego R. P., a regulamin Komitetu Przywozowego R. H. Z., stanowiący integralną część tegoż zarządzenia, określa szczegółowo zakres kompetencji Komitetu i jego strukturę. t. zn. normy, które warunkują pełnienie tych funkcyj przez Komitet.

Regulamin Komitetu Przywozowego Rady H. Z. wyszczególnia między innymi: a) zakres działalności Komitetu, b) skład (strukturę), c) organa, d) kompetencję zebrań plenarnych. podkomitetów i regionalnych komitetów przywozowych, oraz e) funkcje techniczne doręczania pozwoleń przywozu Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Do zakresu działalności Komitetu Przywozowego należy opracowywanie i przedstawianie Ministrowi Przemysłu i Handlu wniosków opiniodawczych w sprawach reglamentacji przywozu, podziału kontyngentów przywozowych oraz dokonywanie wszelkich czynności w związku z wydawaniem pozwoleń przywozu. Wnioski w sprawach reglamentacji przywozu może stawiać Komitet na żądanie Ministra Przemysłu i Handlu lub z własnej inicjatywy.

W skład Komitetu Przywozowego wchodzą następujący członkowie samorządu gospodarczego: z grupy przemysłowo-handlowej — Związek Izb Przemysłowo-Handlowych R. P., rozporządzający 10 głosami, Izba Handlu Zagranicznego w Gdańsku — 2 głosami, Centralny Związek Przemysłu Polskiego R. P. — 1 głosem, Centralny Związek Średniego i Drobnego Przemysłu R. P. — 1 głosem, Stowarzyszenie Kupców Polskich w Warszawie — 1 głosem, Związek Spółdz. Spożywców R. P. „Społem" w Warszawie — 1 głosem, Centrala Związku Kupców w Warszawie — 1 głosem. z grupy rolniczej — Związek Izb i Organizacyj Rolniczych R. P., rozporządzający 6 głosami, z grupy rzemieślniczej — Związek Izb Rzemieślniczych R. P. — 2 głosami.

Członkowie Komitetu, wymienieni wyżej, wyznaczają swoich delegatów, których liczba może nie odpowiadać liczbie rozporządzalnych przez nich głosów.

Organami Komitetu są: plenarne zebranie, prezydium, dyrektor biura Komitetu. komisja rewizyjna, podkomitety oraz regionalne komitety przywozowe.

Powierzone Komitetowi funkcje opiniodawcze i wykonawcze należą do właściwości plenarnych zebrań Komitetu, których uchwały zapadają zwykłą większością głosów, natomiast w razie równości tychże — rozstrzyga głos przewodniczącego. Na czele Komitetu stoi prezes i jego 3 zastępców. Uchwały zebrania plenarnego wykonuje dyrektor biura Komitetu, powoływany i zwalniany przez Prezydium Rady Handlu Zagranicznego R. P. na wniosek Prezydium Komitetu Przywozowego. Jednakże powoływanie i zwalnianie dyrektora Komitetu wymaga zatwierdzenia przez Ministra Przemysłu i Handlu. Dyrektor biura Komitetu bierze udział we wszystkich posiedzeniach Komitetu z głosem doradczym. Biuro Komitetu wykonuje prace przygotowawcze i wykonawcze, wynikające z zakresu działań Komitetu, nad sprawnością których czuwa dyrektor biura i za co jest odpowiedzialny wobec prezesa Komitetu.

Z różnorodności kontyngentów, projektowaniem podziału których zajmuje się Komitet, wynika konieczność powoływania podkomitetów o charakterze stałym lub niestałym dla badania lub rozstrzygania poszczególnych zagadnień z dziedziny przywozu niektórych artykułów, czy też ich dystrybucji. Regulamin Komitetu przewiduje tworzenie takich podkomitetów spośród członków Komitetu, a nawet dokooptowywanie rzeczoznawców z głosem doradczym. Uchwały podkomitetów mają charakter opiniodawczy dla zebrania plenarnego Komitetu, o ile uprzednio nie przelało ono swoich uprawnień na dany podkomitet.

Biorąc pod uwagę, iż projektowanie podziału kontyngentów następuje indywidualnie, imiennie wprost na firmę lub regionalnie, t. zn. przydział globalny dla każdego rejonu, objętego działalnością każdej izby przemysłowo - handlowej, co wynika zresztą z charakteru dystrybuowanego artykułu, regulamin Komitetu operuje dwoma pojęciami kontyngentów: indywidualnych, których podział projektuje sam Komitet, i regionalnych, dla których podziału w terenie izb przemysłowo-handlowych przewiduje regionalne komitety przywozowe.

W skład każdego regionalnego komitetu przywozowego (przy każdej z izb) wchodzą dwaj miejscowi, dla danego okręgu, przedstawiciele handlu, dwaj — przemysłu, jeden — rolnictwa i jeden — rzemiosła, wzgl. ich zastępcy. Ze względu na specyficzną strukturę gospodarczą niektórych okręgów izbowych, regulamin przewiduje możność odchyleń od tej zasadniczej struktury, a to na mocy uchwały plenarnego zebrania Komitetu. Regionalne komitety przywozowe obradują pod przewodnictwem dyrektora (lub jego zastępcy) właściwej izby przemysłowo-handlowej. I w tym wypadku, analogicznie jak i w Komitecie Przywozowym R. H. Z., uznaje się ewentualność zaproszenia rzeczoznawcy z głosem doradczym. Tryb projektowania miejscowego podziału zostaje ujęty w ramy regulaminu regionalnego komitetu przywozowego, który uchwala plenarne zebranie Komitetu.

Część ostatnia regulaminu mówi o doręczaniu pozwoleń przywozu zainteresowanym importerom. Właściwie paragrafy te fiksują od strony instytucji opiniodawczej w zakresie kontyngentowym stan rzeczy, stworzony drogą bezpośrednich zarządzeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu wobec działającej dotychczas na tym odcinku handlu zagranicznego Centralnej Komisji Przywozowej. Droga, którą dostaje się pozwolenie przywozu do rąk importera, jest zależna od rodzaju kontyngentu, opiniowanego do podziału, a mianowicie indywidualnego, bądź regionalnego. Pozwolenia przywozu, będące udziałem kontyngentu, przydzielonego przez Komitet Przywozowy R. H. Z. wprost firmie (kontyngent indywidualny), są doręczane przez tenże Komitet, natomiast wynikające z przydziału z kontyngentu regionalnego, a więc opiniowane przez regionalne komitety przywozowe — są doręczane przez izby przemysłowo-handlowe, przy których dany komitet regionalny działa, importerom swojego rejonu.

Wydawanie pozwoleń przywozu z podziałów regionalnych odbywa się pod pieczą i odpowiedzialnością dyrektorów Izb. Dotyczy to również i W. M. Gdańska, gdzie do doręczania pozwoleń na artykuły, rozdzielane regionalnie, została upoważniona Izba Handlu Zagranicznego Gdańska. Na terenie rejonu Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie, dla niestwarzania 2 instytucyj o podobnym zakresie czynności, wszelkie pozwolenia przywozu doręcza biuro Komitetu Przywozowego R. H. Z.

EKSPORT ZA POŚREDNICTWEM EKSPEDYTORÓW I AGENTÓW.

W wyroku z dnia 14 IX 1937 r. L. Rej. 421/35 Najwyższy Trybunał Administracyjny ustalił tezę, że „eksport wykonany przez ekspedytora, czy też agenta działającego nie na rachunek własny, lecz na rachunek osoby sprzedającej towar — będzie zawsze eksportem bezpośrednim — w rozumieniu przepisów art. 3 p. 15 ustawy o państw. podatku przemysłowym"; tego rodzaju eksport korzysta zatem z całkowitego zwolnienia od podatku obrotowego pod warunkiem udowodnienia go prawidłowo prowadzonymi księgami handlowymi oraz przedstawienia dowodów stwierdzających fakt eksportu.

Uzasadniając powyższy wyrok, N. T. A. powołał się na swój poprzedni wyrok z dnia 13 V 1936 r. L. Rej. 10273/34, w którym stanął na stanowisku, że przepis art. 3 p. 15 ustawy o państwowym podatku przemysłowym — wyłącza od zwolnienia podatkowego obroty z eksportu, dokonanego przez osoby trzecie, z wyjątkiem wspólnych biur sprzedaży.

W cytowanym wyroku z dnia 14 IX 1937 r. N. T. A. wyraził zapatrywanie, że za takie trzecie osoby nie można jednakże — w rozumieniu powołanego przepisu art. 3 p. 15 ustawy — uważać osób, które wprawdzie przedsiębiorą czynności, powodujące przejście towaru eksportowanego za granicę Państwa Polskiego, we własnym imieniu — jednak czynności tych dokonują na rachunek właściwego eksportera (a więc np. ekspedytorzy, agenci itp.)

Współdziałanie bowiem takich trzecich osób ogranicza się jedynie do pewnych świadczeń i usług na rzecz osoby dającej zlecenie i nie może mieć wpływu na charakter danej transakcji eksportowej, z której ekwiwalent uzyskuje jedynie osoba dająca zlecenie.

NOWE ROZPORZĄDZENIE MINISTRA SKARBU O ZNIŻKACH CELNYCH I ZWOLNIENIACH OD CŁA.

Z dniem 1 XI 1937 r. weszło w życie nowe ogólne rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 27 X 1937 r. o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła. Zastąpi ono obowiązujące dotychczas rozporządzenie z dnia 22 IV 1937 r. (z późniejszymi uzupełnieniami). Moc obowiązująca nowego rozporządzenia trwać będzie do dnia 30 IV 1938 r. włącznie.

W stosunku do obowiązującego dotychczas rozporządzenia zanotować należy m. in. następujące zmiany:

W wykazie nr 1 (zniżki lub zwolnienia stosowane na podstawie pozwoleń Ministra Skarbu, na warunkach w tych pozwoleniach przewidzianych):

A) — wprowadzone zostały cła zniżone, w %% cła normalnego (autonomicznego), wzgl. zwolnienia od cła, na następujące towary:

grupa 11 i z grupy 23, pozycje tar. celn. 254, 255, 256 i 258 — ryby, skorupiaki, mięczaki, — ich przetwory — do przerobu na mączkę rybną — bez cła;

B) — zmieniono dotychczasowy tekst przez opuszczenie klauzul: „do celów przemysłowych", „do przerobu fabrycznego", „do wyrobu barwników" — przy postanowieniach ustalających cło zniżone, względnie zwolnienie od cła na: pestki chleba świętojańskiego (z poz. 23 p. 1), fenetydynę (poz. 399 z p. 6), indygo (z poz. 403), materiały plastyczne (poz. 488 p. 1 z lit. „a" oraz p. 2 z lit. „a"), elektrody z masy węglowej i z masy grafitowej (z poz. 1124 p. 1 oraz p. 2);

skreślenie tych klauzul pozwoli na niezarządzanie przez władze celne kontroli zużycia towarów, która odbywa się na koszt strony.

C) — rozszerzono podstawę prawną dla zwalniania od cła inwentarza statków przeznaczonych na rozbiórkę w ten sposób, aby ewentualnie mogły być zwalniane od cła również urządzenia kajutowe i kuchenne.

W wykazie nr 3 (zniżki lub zwolnienia stosowane przez urzędy celne bez osobnych na to pozwoleń lub zaświadczeń):

A) — wprowadzone zostały cła zniżone w %% cła normalnego na następujące towary:

poz. 60 p. 4 uwaga 3 — pomarańcze gorzkie t. zw. „grape-fruits" sprowadzane przez porty polskiego obszaru celnego w okresie od dnia 1 XII 1937 r. — 60% (cło norm. morskie 65 zł od 100 kg);

poz. 82 z p. 4 ew. uwagi 1 i 2 — pieprz czarny i pieprz biały — 30% (cło norm. 550 zł do 750 zł od 100 kg);

poz. 1085 z p. 10 lit. „c" I — kotły żeliwne emaliowane, stanowiące wewnętrzną część autoklanów i mieszarek, o średnicy wewnętrznej 800 mm i więcej — 20% (cło norm. 200 zł od 100 kg);

poz. 1101 z p. 11 — blaszki sztancowane do wyrobu rdzeni transformatorowych, wyrobione ze stopów stali z niklem o wadze sztuki powyżej 20 g do 250 g — 6% (cło norm. 4000 zł od 100 kg);

B — przeniesiono z wykazu nr 1 do wykazu nr 3 i obniżono cło zniżone (dotychczas 10%) na wina winogronowe niemusujące o mocy alkoholu 16° i mniej (poz. 280 p. 1 lit. „a" oraz „b"), przekazywane pod węzłem podatku spożywczego, do przerobu w wytwórniach octu lub winiaku. Cło zniżone wynosi obecnie: w cysternach — 7% (cło norm. 200 zł od 100 kg), w balonach, gąsiorach, beczkach — o pojemności 50 l. i więcej — 6% (cło norm. 240 zł od 100 kg).

Pozwolenia Ministra Skarbu na zastosowanie cła zniżonego bądź zwolnienie od cła, wydane na podstawie poprzedniego ogólnego rozporządzenia (z dnia 22 IV 1937 r. z późniejszymi uzupełnieniami) oraz pozwolenia wydane na podstawie rozporządzenia z dnia 23 II 1937 r. — zachowują swą ważność do dnia 30 IV 1938 r. włącznie, jeżeli dotyczą towarów wyszczególnionych w wykazie nr 1 nowego rozporządzenia — w tych przypadkach cło zniżone lub zwolnienie od cła stosuje się według norm ustalonych w nowym rozporządzeniu. Nie dotyczy to jednak pozwoleń Ministra Skarbu na zastosowanie cła zniżonego przy przywozie części zamiennych do samochodów, motocykli i ciągówek (z grup tar. cel. 65, 66, 67, 69, 70 i 71); pozwolenia te wydane na podstawie rozporządzenia z dnia 22 IV 1937 r. tracą swą ważność z dniem wejścia w życie nowego rozporządzenia, t. j. 1 XI 1937 r.

ŚWIADECTWA POCHODZENIA, WYSTAWIANE PRZEZ URZĘDY CELNE SĄ WOLNE OD OPŁAT STEMPLOWYCH.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu w piśmie z dnia 3 listopada L. MP. XIII-4a/3, wystosowanym do Urzędu Morskiego w Gdyni zawiadomiło, że świadectwa pochodzenia, wysta-

wiane przez Urzędy Celne wolne są od opłat stemplowych na mocy art. 160 p. 1 w związku z art. 142 p. 7 ustawy o opłatach stemplowych z dnia 1 VII 1926 r. (Dz. U. R. P. nr 64 z roku 1935, poz. 404). Sposób stosowania powyższych przepisów zawiera § 22 okólnika Ministerstwa Skarbu z dnia 28 V 1935 r. nr 15, poz. 361).

OBOWIĄZUJĄCE W ARGENTYNIE PRZEPISY W ZAKRESIE WYSTAWIANIA FAKTUR KONSULARNYCH.

W dniu 22 września rb. ogłoszony został tekst rozporządzenia Min. Skarbu. Postanowienia są następujące:

„Wobec sugerowania przez Urząd Kontroli Dewiz sposobów usunięcia trudności przy wizowaniu faktur konsularnych na towary sprzedane przez jedną firmę, a załadowane przez inną, i biorąc pod uwagę:

że regulamin o „Fakturach konsularnych“, zatwierdzony dnia 1 czerwca 1934 r., postanawia w art. 4, iż faktura konsularna winna być przedstawiona przez eksportera lub załadowcę do wizowania urzędowi konsularnemu w porcie załadowania;

że między innymi należy uwidocznić w tym dokumencie wartość towaru, co powoduje trudności w wypadku, gdy wchodzą w rachubę sprzedawcy, którzy nie posiadają swej siedziby w miejscu ekspedycji i którzy ze względu na charakter transakcji nie chcą podać załadowcy cen fakturowych;

że art. 7 tego regulaminu postanawia, iż jako część składowa faktury konsularnej winien być przedstawiony ponadto jeden egzemplarz wszystkich faktur handlowych, dotyczących towaru załadowanego, zgodnie z przepisami ustanowionymi w artykułach 29 do 31; Urząd Kontroli Dewiz uważa, że w tych wypadkach możnaby ominąć ustalenie wartości towaru w fakturze konsularnej w sposób, któryby pozwoliłby na tego rodzaju postępowanie;

że Generalna Dyrekcja Ceł informuje, iż z jej punktu widzenia sugerowane postępowanie nie nastręcza żadnych trudności; jednocześnie Generalna Dyrekcja Statystyki, jakkolwiek podaje, że niewymienienie wartości w fakturze konsularnej pozbawia ją cyfry niezbędnej dla celów związanych z jej pracami, uważa możliwość usunięcia tego braku w ten sposób, że zostanie jej przedłożona. razem z jedną kopią faktury konsularnej. jedna kopia faktury handlowej, zawierającej identyczne dane proponowane przez Urząd Kontroli Dewiz,

wobec tego Minister Rolnictwa postanawia:

Przy wizowaniu faktur konsularnych dotyczących towarów sprzedanych przez jedną firmę i załadowanych przez inną należy zastosować następujące postępowanie:

a) załadowca przedstawi w urzędzie konsularnym portu załadowania fakturę konsularną, wystawioną w formie przewidzianej w regulaminie, bez wymienienia wartości towaru, wyszczególniając w odnośnej rubryce:

„Declaro que la mercaderia ha sido vendida por la firma . . . . de . . . . . , razón por la cual el valor sera establecido con la faktura comercial que se extendera en otra localidad“.

(Deklaruję, że towar został sprzedany przez firmę . . . . w . . . . i z tego powodu wartość będzie podana w fakturze handlowej, która zostanie wystawiona w innej miejscowości).

W tym wypadku pozostawia się nie wypełnioną część formularza która jest przeznaczona na: „Declaración jurada del exportador o cargador“. (Oświadczenie zaprzysiężone eksportera lub załadowcy).

b) Ze swej strony, sprzedawcy winni przedłożyć w argentyńskim urzędzie konsularnym, kompetentnym dla ich siedziby, fakturę handlową, w której należy podać — niezależnie od danych ustalonych w obowiązującej reglamentacji - numer faktury konsularnej, do której winna być załączona, nazwę statku, banderę, port pochodzenia i datę wyjścia.

c) Faktura handlowa, wystawiona w sposób powyżej podany, winna być zawizowana zgodnie z postanowieniami, zawartymi w drugim ustępie art. 37 regulaminu o „Fakturach konsularnych“.

d) Importer winien przedłożyć wraz z fakturą handlową i konsularną z uwidocznionymi powyżej danymi, duplikat faktury konsularnej na zwykłym papierze, na podstawie której władze celne i skarbowe zezwolą na odprawę towaru.

e) Urzędy celne i skarbowe porównają duplikat faktury handlowej z oryginałem i z zaświadczeniem o zgodności kopii z oryginałem przekażą odnośny duplikat Dyrekcji Ceł wraz z jednym egzemplarzem faktury konsularnej do tego celu przeznaczonej.

ZAKAZ WYWOZU PSZENICY Z ARGENTYNY.

Rząd argentyński zakazał niedawno wywóz pszenicy i mąki, aż do nowych zbiorów, chcąc w ten sposób przez stworzenie dostatecznych rezerw przeciwdziałać ewentualnej zwyżce cen chleba. Obecnie z dniem 6 listopada złagodzono ten zakaz o tyle, że pewne ograniczone ilości pszenicy dozwolono wywozić do krajów sąsiednich. W związku z tym warto przytoczyć, że na 8 października rb. pozostawały w Argentynie do wywozu następujące ilości zbóż: pszenica i mąka pszenna 26,9 tys. ton, siemię lniane — 163 tys. ton, kukurydza — 2,8 mil. ton. Tegoroczny wywóz zbóż w porównaniu z zeszłorocznym (cyfry w nawiasach) wykazuje znaczną zwyżkę; wywieziono w 1937 r.: pszenica i mąka pszenna — 3,8 mil. ton (1,1 mil. ton); siemię lniane — 1,4 mil. ton (1,1 mil. ton); kukurydza — 7,4 mil. ton (5,8 mil. ton).

WYMIANA TOWAROWA POLSKO-FIŃSKA

Import z Polski do Finlandii wykazał w ciągu 9 miesięcy roku bieżącego wzrost ze 139 do 170 milionów Fmk., zaś eksport do Polski, wzrost niemal o 100%, bo z 7,9 do 13,7 milionów. W porównaniu z pozycją importu innych krajów zwyżka przywozu z Polski jest nieznaczna, zwłaszcza gdy zważyć, że cały import do Finlandii wzrósł w roku bież. o 50% do wysokości 6,7 miliardów Fmk. Poniższe dane ilustrują wymianę handlową polsko-fińską w porównaniu do roku ubiegłego:

Artykuł	styczeń-wrzesień 1937	styczeń-wrzesień 1936
	w Fmk.	
Zboże i produkty zbożowe	27.313.226	13.097.236
Pasze i otręby	23.351.792	45.159.108
Cukier	14.954.440	21.796.993
Przędza surowa	3.710.953	603.192
Nici, powrozy	2.402.449	321.819
Tkaniny	1.667.796	734.822
Różne wyr. włókiennicze	1.530.712	899.858
Dębina	8.336.792	4.152.217
Żelazo i wyroby metalowe	19.333.042	9.000.952
Maszyny i aparaty	884.125	124.953
Węgiel	42.009.101	25.917.787
Biel cynkowa	1.641.476	1.774.153
Chemikalia	13.013.666	6.663.737
Nawozy sztuczne	3.339.061	7.331.534
Guziki i artykuły inne	1.128.273	338.500
Ogółem	170.424.973	139.037.054

Z zestawienia wynika, że import zboża, przędzy surowej, nici, powrozów, tkanin, różnych wyrobów włókienniczych (trykotaże, berety, stożki), dębiny, żelaza, maszyn, węgla, chemikalij, guzików wzrósł. Natomiast cukier, biel cynkowa i nawozy sztuczne wykazują spadek wwozu.

Eksport Finlandii do Polski rozwinął się znacznie i obejmował następujące pozycje:

Artykuł	styczeń—wrzesień 1937	1936
	w Fmk.	
Nabiał	714.971	861.673
Drzewo i wyroby	733.226	230.084
Papier, celuloza	3.486.866	3.542.410
Skóry	1.113.053	333.478
Metale i wyroby metalowe	1.261.794	1.351.880
Ruda miedziana	1.767.300	423.400
Żywica	2.253.437	375.098
Ogółem	13.723.743	7.861.282

DOSTAWCY WĘGLA DO SKANDYNAWII.

Szwedzki „Finanstidningen" podaje następujące zestawienie dostaw węgla uskuteczniaznych przez Anglię, Niemcy i Polskę do krajów skandynawskich w ciągu pierwszych 7 miesięcy w latach 1933 i 1937 w 1000 ton.

Do		z Anglii	z Niemiec	z Polski
Szwecja	1933	165	29	196
	1937	262	53	193
Dania	1933	238	9	62
	1937	277	49	27
Norwegia	1933	79	2	66
	1937	137	21	34
Finlandia	1933	39	3	33
	1937	97	13	24
	1933	522	43	357
	1937	773	136	277

DYKTY POLSKIE I ZAGRANICZNE NA RYNKACH SYRII I LIBANU.

Dla zorientowania eksporterów polskich w zdolnościach odbiorczych rynku syryjskiego w zakresie dykt podajemy poniżej dane statystyczne, dotyczące importu dykt do Syrii—Libanu za rok 1936, w zestawieniu z odnośnymi cyframi za rok 1935, nadmieniając, iż po raz pierwszy wyodrębniono w wydawnictwach urzędowych import dykt z ogólnej sumy importu dykt i fornierów.

	Waga w kg 1936 r.	Waga w kg 1935 r.	Wartość we fr. fr. 1936 r.	Wartość we fr. fr. 1935 r.
Polska	1.028.034	749.404	1.378.220	968.600
Rumunia	41.530	1.500	40.700	1.360
Austria	17.160	11.175	9.920	56.480
St. Zjedn.	17.066	—	24.440	—
Szwecja	15.340	325	18.700	420
Finlandia	10.688	—	12.300	—
Ekwador	6.084	—	6.160	—
Estonia	3.596	—	6.120	—
Francja	2.430	—	3.000	—
Niemcy	1.215	—	22.400	—
Razem	1.143.133	762.404	1.521.960	1.026.860

PRZEPISY O IMPORCIE PRÓBEK I WZORÓW DO INDYJ BRYTYJSKICH.

W celu usprawnienia wysyłki z Polski i dostaw na rynek Indyj Brytyjskich próbek i wzorów są następujące (w tłumaczeniu): podajemy poniżej treść rozporządzenia rządu Indyj, zawierającego odnośne przepisy. Zaznaczyć należy, że dotychczas w wielu wypadkach próbki nadsyłane bądź pod adresem Konsulatu R. P., bądź agentów handlowych nie odpowiadały wymaganiom rozporządzenia, które stosuje się nie tylko do Polski, ale również do innych krajów.

Przepisy dotyczące dopuszczania do Indyj Brytyjskich i reeksportu z Indyj próbek i wzorów są następujące (w tłumaczeniu):

I. IMPORT.

(i) Artykuły podlegające cłu.

1. Artykuły podlegające opłatom celnym, importowane z któregokolwiek z niżej wymienionych krajów*) w charakterze próbek i wzorów komiwojażerskich (bez względu na

*) do krajów tych zalicza się również Polskę.

to czy komiwojażer im towarzyszy czy też nie), są czasowo dopuszczane bez zapłaty cła, jakiemu podlegają, jeżeli za odnośne przedmioty składa się depozyt w gotówce lub zabezpiecza odpowiednią poręką przed zwolnieniem ich od urzędowych opłat.

2. (a) Podróżujący lub jego agent winien posiadać listę, zawierającą opis dostatecznie dokładny, aby móc zidentyfikować wwiezione próbki i wzory, a w razie jeżeli są to artykuły podlegające cłu na podstawie „ad valorem", również wykaz ich wartości. Listę (i w danym razie wykaz wartości) winna urzędowo poświadczyć władza kraju eksportującego.

b) Jeżeli podróżujący nie posiada listy wymienionej w punkcie (a), można od niego zażądać przedłożenia poborcy celnemu świadectwa tożsamości ze strony jego kierownictwa, względnie winien on w inny sposób wykazać poborcy ceł, że posiada odpowiednią koncesję. Jeżeli zadowoli to poborcę, można sporządzić listę w porcie przeznaczenia, a w takim wypadku należy wykazać wartość każdej próbki lub wzoru artykułów podlegających cłu ad valorem.

3. Badanie próbek ogranicza się do sprawdzenia, że są dokładnie opisane w liście, a jeżeli są to artykuły podlegające cłu ad valorem, — że warość ich została dokładnie podana.

4. Jeżeli próbki i wzory nie są opatrzone znakami, markami lub pieczęciami, można je oznaczyć lub opatrzyć pieczątkami dla późniejszej identyfikacji.

5. Na liście próbek i wzorów poborca ceł umieszcza datę i swój podpis. Za dokumenty sporządzone lub poświadczone przez poborcę ceł, lub za znakowanie dla zidentyfikowania nie pobiera się opłat.

(ii) Artykuły wolne od opłat celnych.

6. Badanie próbek i wzorów nie podlegających opłatom celnym ogranicza się do stwierdzenia, że istotnie nie podlegają one tym opłatom.

Wywóz importowanych próbek.

7. Próbki i wzory artykułów podlegających cłu wwiezione zgodnie z niniejszymi przepisami mogą być przedstawione poborcy ceł w którymkolwiek z większych portów Indyj do zbadania przed wywiezieniem ich i uzyskać zwrot depozytu lub zwolnienie z poręki, z potrąceniem każdej próbki nie przedstawionej do reeksportu. Lista wraz z wykazem wartości, wymienione w p. 5, muszą być okazane razem z towarami. Próbki nie podlegające opłacie celnej nie podlegają obowiązkowi okazania przy zaokrętowaniu.

8. Przed reeksportem towarów podlegających opłacie celnej ad valorem, należy okazać wraz z towarami deklarację, podpisaną w obecności poborcy ceł, stwierdzającą, że nie były one w Indiach Brytyjskich używane do jakichkolwiek innych celów poza charakterem próbek handlowych komiwojażerskich i że są najzupełniej identyczne z towarami przywiezionymi.

Próbki zatrzymane w Indiach.

9. Jeżeli próbki i wzory towarów podlegających opłacie celnej nie są reeksportowane w ciągu 12 miesięcy od daty ich importu, zdeponowaną opłatę celną zalicza się lub poręka staje się obowiązującą.

Uwaga: Powyższe przepisy stosuje się w tych samych rozmiarach do próbek reimportowanych do Indyj Bryt. przez komiwojażera za jego drugą bytnością.

II. PRZEPISY
regulujące eksport z Indyj Brytyjskich, a następnie powrotny przywóz komiwojażerskich próbek i wzorów.

Komiwojażerzy, wyjeżdżający z Indyj Brytyjskich mogą mieć swe próbki i wzory zaopatrzone pieczęciami, a listę ich poświadczoną przez urzędników Departamentu Ceł, zgodnie z następującymi przepisami:

1. Próbki wraz z listą w dwóch egzemplarzach, zawierającą dokładny opis ich, ilość i wartość, mogą być okazane w Urzędzie Celnym w każdym z większych portów z deklaracją, stwierdzającą ścisłość podanej wartości na liście, sporządzonej przez komiwojażera, jego agenta lub odnośną firmę.

2. Listę po sprawdzeniu podpisuje się i stempluje przez władze, a próbki oznacza lub zaopatruje pieczęciami.

3. Próbki mogą być wwiezione z powrotem. Lista wzmiankowana w p. 1 musi być okazana, a jeżeli próbki zgadzają się z nią, zostają wydane po odjęciu urzędowych pieczęci.

4. Zbadanie i opieczętowanie próbek w drodze prywatnej może być dopuszczone za złożeniem uprzedniego podania. Wydatki za usługi urzędnika celnego w tym wypadku ponoszą składający podanie.

5. Przepisy te dotyczą jedynie próbek i wzorów, co do których nie wnoszono, w chwili eksportu, podania o skreślenie, obniżkę lub zwrot cła.

SYTUACJA W IMPORCIE PIERZA NA RYNKU STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

Według ostatnich wiadomości z rynku amerykańskiego s k l e p y departamentowe zmniejszyły znacznie zakupy pierza, ograniczając się do niezbędnych tylko zakupów i nie dokonując zamówień terminowych. Zanotowano mniejsze zapotrzebowanie na artykuły luksusowe, jak kołdry itp., gdzie wchodzi pierze bądź puch. Jednocześnie nastąpiło ograniczenie produkcji fabryk przerabiających pierze w Stanach Zjedn.

Powstałą sytuację na rynku importowym charakteryzuje przy tym silna zniżka cen

oraz wzmożona konkurencja węgierska; konkurencja ta daje się odczuwać dla polskiego pierza, którego partie sprzed kilku miesięcy nie zostały zlikwidowane. Ze względu na spadek eksportu węgierskiego do Niemiec, Węgrzy usiłują powiększyć swój wywóz do Stanów głównie przez rozszerzenie liczby swoich dystrybutorów i obniżanie cen, co powoduje zamieszanie na rynku.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 PAŹDZIERNIKA 1937 ROKU.

CZECHOSŁOWACJA. Opłaty dodatkowe na zboża przedstawiają się w chwili obecnej następująco: żyto — 32 kor., jęczmień — 36 kor., owies — 26 kor. wszystko od 100 kg brutto. — Począwszy od 4 X br. obowiązuje cło na masło w wysokości 420,— koron od 100 kg.

ESTONIA. Zarządzeniem Min. Gospodarki obniżono cło na drut miedziany ciągniony, do fabrykacji izolowanych przewodów elektrycznych na 0,02 kor. od kg. Na przywóz drutu do Estonii potrzebne jest zezwolenie przywozowe Min. Gospodarki.

FRANCJA. Kontyngent na konserwy rybne (prócz sardynek) został ustalony na okres od 1 X 37 do 31 XII 37 dla Polski w wysokości 75 q. W analogicznej wysokości kontyngent ustalono na okres 1 I 38 do 31 III 38. Kontyngent dotyczy pozycji 47 tar. celnej franc.

IRAN. Na rok gospodarczy 1937-38 ogłoszono nową listę kontyngentów przywozowych: na liście znajdują się także tkaniny wełniane, zawierające nie mniej niż 70 proc. wełny. Zawartość jedwabiu w tych tkaninach nie może przekraczać 20 proc. Przywóz tkanin wełnianych z domieszką 15-procentową bawełny jest dozwolony.

ISLANDIA. Według rozporządzenia z 11 X 37 przywóz do Islandii banknotów, monet i papierów wartościowych w walucie islandzkiej jest wzbroniony.

JAPONIA. Dnia 11 X br. weszły w życie zakazy i ograniczenia przywozowe, obejmujące najważniejsze artykuły importowe Japonii. Ustanowiono 2 listy; na pierwszej liście figurują nasiona, bawełna, wełna (z wyj. australijskiej), sierść wielbłądzia i kozia oraz drzewo. Artykuły te podlegają ilościowym ograniczeniom przywozowym. Na liście B znajdują się towary, zakazane do przywozu. Wyjątki dopuszczać może Min. Przemysłu i Handlu w transakcjach wymiennych z różnymi państwami południowo-amerykańskimi oraz z krajami, z którymi Japonia ma saldo czynne. Lista B obejmuje kilkaset towarów, z których wiele mieści się w ramach naszych możliwości eksportowych. Na liście tej nie ma jednak żelaza, stali i cynku, t. zn. głównych naszych artykułów eksportowych do Japonii.

JUGOSŁAWIA. W dzienniku urzędowym z dn. 8 X, ogłoszone zostało zarządzenie Rady Ministrów z dnia 6 bm., mocą którego zniżona została minimalna stawka celna na automobile i ich części z 30 proc. na 15 proc. od wartości. Prócz tego ustalono cło na benzynę na

w cysternach wzgl. tankach . . . . . 9 din. zł
w innych naczyniach . . . . 22 din. zł
od 100 kg.

Cło na naftę (kerozynę) wynosi

w cysternach wzgl. tankach . . . . . 5 din. zł
w innych naczyniach . . . . 7 din. zł
od 100 kg.

Dalej ustalono cło na płynny olej, olej słonecznikowy, zanieczyszczony, olej niebieski i zielony i oleje podobne, które nie służą do oświetlania, smarowania i rozcieńczania, dziegieć z ropy naftowej:

w cysternach wzgl. tankach . . . . . 7 din. zł
w innych naczyniach . . . . 9 din. zł

Olej t. zw. parafinowy, czysty olej słonecznikowy, olej do smarowania i inne, oprócz osobno wymienionych:

w cysternach wzgl tankach . . . . . 9 din. zł
w innych naczyniach . . . . 22 din. zł
wszystko za 100 kg.

KANADA. Ostatnio zmienione formularze faktur celnych do Kanady obowiązywać będą począwszy od 1 II 1938.

ŁOTWA. Obniżono cło przywozowe na tłuszcze niekonsumcyjne na 0.10 ł. od kg.

PALESTYNA. Chemikalia o niskiej temperaturze zapalności, nie mogą być importowane do Palestyny w naczyniach powyżej 45 litrów.

W dzienniku urzędowym z dnia 7 X br. ogłoszono następujące zmiany celne: skreślono pozycję 472, według których do bezcłowego przywozu dopuszczone były naczynia i opakowania z drzewa, przeznaczone do wysyłki owoców; uwolniono od dotychczasowego 12-procentowego cła obręcze drewniane do skrzynek, używanych przy eksporcie owoców cytrusowych, wreszcie wprowadzono nowe pozycje 681a, 681b i 692b, według których do bezcłowego przywozu dopuszczone są: guma surowa, guma latex i koszyki z liści palmowych do owoców.

W „Palestine Gazette" z dnia 30 IX br. ukazało się rozporządzenie, które wprowadza następujące zmiany (zwolnienia od cła) w nowoogłoszonej taryfie celnej:

1. Do poz. 625 przybywa pozycja 625 A, która uwalnia od cła „biały olej" (white oil), używany dla przeciwdziałania chorobom roślin, pod warunkiem, iż będzie on zmieszany z odpowiednimi denaturatami chemicznymi, wskazanymi przez władze.

2. W pozycji 769 zostaje usunięty punkt j) (filmy naukowe).

3. Przybywa pozycja 770 A, która uwalnia od cła:

a) filmy propagandowe w zakresie prac dokonanych pod egidą Ligi Narodów oraz innych organizacyj międzynarodowych,

b) wszelkie filmy naukowe;

c) filmy propagandowe w dziedzinie postępu zawodowego, rozumiejąc w tym filmy techniczne w dziedzinie przemysłowej oraz urządzeń naukowych;

d) filmy dotyczące badań naukowych oraz technicznych oraz mające na celu rozwój wiedzy naukowej;

e) filmy związane z zagadnieniami higieny, rozwojem fizycznym, postępem społecznym oraz dobroczynnością;

f) filmy mające na celu rozwój w granicach Imperium Brytyjskiego wiedzy o innych krajach i narodowościach.

PANAMA. Z dniem 20 XII br. podwyższone zostają opłaty konsularne za legalizację towarów, które w Panamie nie podlegają cłu. Opłaty te wynosić będą 8 proc. od wartości (dotychczas 5 proc.)

PORTUGALIA. W dniu 18 X 37 ogłoszone zostało rozporządzenie, znoszące w Portugalii i przynależnych do niej wyspach wszelkie ograniczenia obrotu dewizowego. Przywóz i wywóz kapitałów jest wolny. Handel dewizami zastrzeżony zostaje niektórym uprawnionym instytucjom bankowym. Importerzy zwolnieni są od obowiązku udokumentowania przywozu. W stosunku do krajów, stosujących ograniczenia płatności szkodzące wymianie handlowej z Portugalią, rząd może całkowicie lub częściowo przywrócić znajdujący się w mocy system kontroli.

TURCJA. Z dniem 1 VIII br. zniesione zostało dodatkowe obciążenie 25-procentowe, płacone na rzecz Towarzystwa Radiowego od importowanych do Turcji radioodbiorników i ich części.

UNIA POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKA. W dzienniku urzędowym z dnia 17 IX br. ogłoszono listę dodatkowych stawek celnych, którymi obciążane będą towary reeksportowe z Unii do Półn. Rodezji. Listę można przejrzeć w P. I. E.

URUGWAJ. Zmienione zostało cło przywozowe na radiatory żelazne, obręcze żelazne do beczek, drut miedziany ocynowany, parafinę do impregnowania oraz na mieszaninę ołowiu i sadzy do produkcji płytek bateryjnych.

WIELKA BRYTANIA. Kontyngent na przywóz bekonów, szynek itp. w okresie od 15 X br. do 31 XII 37 ustalony został dla Polski w wysokości 88.535 cwts. Łączny kontyngent na wszystkie kraje w tym okresie wynosi 1.113.653 cwts., przy czym Polska stoi na czwartym miejscu po Danii, Holandii i U. S. A.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Artykuły chemiczne. Poważna firma niemiecka pragnie nawiązać kontakt z tut. producentami różnych chemikalij (klej w taflach, karbolineum, farby mineralne i inne) celem eksportu ich do Indyj Holenderskich. P/27560/47/TC.

Chemikalia. Poważna firma amerykańska interesuje się importem różnych chemikalij. P/26928/47/TC.

Firma angielska, posiadająca agentury w Południowej Afryce pragnie importować z Polski różne artykuły chemiczne. P/27455/47/TC.

Wyroby szklane. Poważna firma kanadyjska interesuje się importem tanich wyrobów szklanych jak: szklanki, kufle do piwa i inne używane przez hotele i restauracje. P/26908/63/TC.

Flakony do perfum. Agenturowa firma syryjska pragnie otrzymać przedstawicielstwo polskich hut szklanych w zakresie różnych wyrobów, przede wszystkim jednak flakonów do perfum. P/27062/63/TC.

Szkło perfumeryjne i aptekarskie. Firma syryjska pragnie kupować w Polsce wymienione artykuły. P/27130/95/TC.

Naczynia fajansowe. Firma egipska pragnie nawiązać kontakt z tut. producentami talerzy fajansowych. P/27236/65/TC.

Artykuły sanitarne. Poważna firma egipska kupująca na własny rachunek interesuje się importem artykułów sanitarnych fajansowych. P/27337/3M/TC.

Kaolin. Agenturowa firma argentyńska pragnie nawiązać kontakt z tutejszymi producentami kaolinu. P/27639/25/TC.

Różne. Firma turecka interesuje się importem różnych artykułów, m. in. farb mineralnych. P/27937/4M/TC.

Butelki. Firma palestyńska pragnie zakupić większe ilości butelek do lemoniady, wódek i t. d. P/27864/63/TC.

Kreda. Firma czeska interesuje się importem kredy oraz szpagatu polnego i ciężkiego. P/27615/65/TC.

Przedstawicielstwo. Firma egipska szuka przedstawicielstwa firm polskich na wyroby aluminiowe, papier, żelazo oraz wyroby żelazne i stalowe. P/25451/3M/Kw.

Artykuły spożywcze. Poważna firma angielska zajmująca się dostawami hotelowymi interesuje się importem wszelkiego rodzaju artykułów spożywczych w wyższym gatunku, między innymi, kapusty kwaszonej, konserw owocowych i jarzynowych, soków owocowych, serów. R/27729/3B/S.

Dziczyzna. Firma francuska gotowa jest zakupić większą ilość żywej dziczyzny, jak zajęcy, kuropatw, bażantów — dla celów hodowlanych. R/27682/31/S.

Skóra. Firma hamburska poszukuje dostawców skóry (kruponów) do fabrykacji pasków męskich, o grubości 1,5—2 mm. P/26379/58/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy

powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

—•—

DP/49 — Firma austriacka, pragnąca sprowadzać śruby z Polski, poszukuje dostawców polskich, zainteresowanych w eksporcie śrub do Austrii.

DP/50 — Firma austriacka pragnie wejść w kontakt z polskimi fabrykami celuloidu, wyrabiającymi płyty celuloidowe o wymiarach 100×150 cm, grubości od 0,5 mm.

DP/51 — Firma austriacka jest zainteresowana w sprowadzeniu nasion, koperku oraz mączki kartoflanej.

DP/55 — W związku ze złymi zbiorami w Austrii miodu naturalnego i skutkiem tego zwyżką cen są konkretne możliwości umieszczenia większych ilości miodu na rynku austriackim. Firmy zainteresowane w eksporcie miodu proszone są o kierowanie zapytań do Izby Handlowej Polsko-Austriackiej.

Bliższych informacyj udziela biuro Izby, Warszawa, Kredytowa 8 m. 4 (tel. 216—28, 338-00), przy czym firmy zainteresowane proszone są o podanie referencyj oraz o wpłatę, tytułem zwrotu kosztów, sumy zł 5,— na konto Izby w PKO. nr 17.670, względnie o przesłanie równowartości w znaczkach pocztowych. Członkowie Izby otrzymują informacje bezpłatnie. — W korespondencji prosi Izba o wskazywanie odnośnych znaków.

SZKOLNICTWO ZAWODOWE

LICEUM HANDLOWE W GDYNI, JEGO STAN OBECNY I ZADANIA.

(Przemówienie p. o. Dyrektora Liceum p. Aleksandra Szulca w dniu 10 listopada 1937 r.)

We wrześniu 1933 r. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni uruchomiła nasze Liceum. Otrzymało ono siedzibę i częściowe wyposażenie po zlikwidowanym przedtem Instytucie Handlu Morskiego, który był prowadzony przez Towarzystwo Szkoły Handlu Morskiego i Techniki Portowej.

Gdy powoływaliśmy do życia Liceum, zdawaliśmy sobie od początku sprawę, że będzie ono miało za zadanie nie tylko dostarczenie życiu gospodarczemu pracowników z odpowiednim wykształceniem do pracy w różnych gałęziach handlu, jakich przygotowują inne licea handlowe w Polsce, lecz że szczególny charakter gospodarczy ośrodka gdyńskiego, wynikający z istnienia i rozwoju młodego portu oraz handlu zagranicznego, przechodzącego w szybkim tempie na drogę morską, nakazuje przede wszystkim kształcenie typu pracownika, przygotowanego do spełniania specjalnych zadań w pierwszym rzędzie w samej Gdyni, a następnie w ośrodkach dyspozycyjnych handlu morskiego zaplecza oraz na jego terenach ekspansji w krajach zamorskich.

Toteż zaszła konieczność oparcia planu realizacji podstawowych zadań na dwóch głównych czynnikach: na specjalnie dostosowanym i jedynym tego rodzaju w Polsce systemie nauki oraz na przyciągnięciu odpowiedniej ilości takiej młodzieży z całego kraju, która by pragnęła istotnie poświęcić się w przyszłości pracy w różnych zawodach, związanych z funkcjonowaniem naszego portu i naszego handlu zagranicznego, oraz która by jednocześnie stała się w przyszłości w swych rodzinnych stronach propagatorką polskiej gospodarczej idei morskiej.

Co się tyczy pierwszego czynnika — systemu nauki, to Liceum gdyńskie od samego początku zostało utworzone jako trzyletnie i takim nadal pozostaje, jakkolwiek kończenie trzeciego roku jest fakultatywne.

Pierwsze dwa lata nauki tworzą całość, która daje przygotowanie ogólno-handlowe, z uwzględnieniem potrzeb gospodarczych regionu morskiego, oraz uprawnienia do zajmowania stanowisk II kat. w państw. służbie cywilnej, do odbywania skróconej służby wojskowej i studiów na W. S. H. Jeżeli zaś chodzi o nowy typ Liceum Handlowego, na który właśnie przeszliśmy w tym roku przy organizacji naszej pierwszej klasy, to absolwenci jego zyskują ponadto prawa wstępu na wszystkie wydziały szkół akademickich, czyli obecnie są całkowicie zrównani w prawach z maturzystami liceów ogólnokształcących względnie gimnazjów st. t., oraz dodatkowo jeszcze otrzymają tytuł, który wg rozporządzenia Ministerstwa W. R. i O. P., jakie ma się niebawem ukazać, będzie brzmiał „licencjat handlowy".

Istniały różne przyczyny, które uniemożliwiły we właściwym czasie, t. zn., kiedy Liceum opuszczały pierwsze dwa jego roczniki absolwentów, uruchomienie trzeciej klasy dla specjalizacji w handlu morskim. Ta nadbudówka, przeznaczona wyłącznie dla absolwentów liceów handlowych, została po raz pierwszy uruchomiona dopiero w piątym roku istnienia naszego Zakładu, t. j. na początku bież. roku szkolnego.

Istnienie III klasy, która wg nowego ustroju szkolnego ma nosić nazwę Wydziału Handlu Zagranicznego, jest ukoronowaniem specjalnej struktury naszego Liceum i formą realizacji jego najdonioślejszych zadań.

Zadania te streszczają się konkretnie w dążeniu do jak najlepszego przygotowania młodych ludzi, mających za sobą ukończone już nasze 2-klasowe Liceum Handlowe i odbytą praktykę w handlu, do wykonywania różnych czynności w przedsiębiorstwach usługowych handlu morskiego, jak w armatorskich, maklerskich, ekspedycyjnych, składowniczych i pokrewnych, oraz w przedsiębiorstwach towarowych handlu mor-

skiego, jak eksportowych, importowych, zaopatrywania okrętów i t. p., jak również w działach handlowych administracji portowej.

Program III klasy dla specjalizacji w handlu morskim dąży do gruntownego wyczerpania możliwie wszelkich zagadnień, potrzebnych do wykonywania pracy w przyszłych zawodach absolwentów. Zawiera on w pierwszym rzędzie zagadnienia specjalne, zgrupowane w takich przedmiotach, jak prawo morskie, transporty morskie i lądowe, porty morskie, eksploatacja statku, ubezpieczenia morskie, magazynoznawstwo, oraz praktyczne stosowanie zdobywanych wiadomości i umiejętności w biurze wzorowym. Ważnym uzupełnieniem wymienionych przedmiotów jest dalsza nauka języka angielskiego i niemieckiego, specjalnie pod kątem widzenia korespondencji handlowej i słownictwa fachowego, jak również nauka stenografii. W dalszym ciągu program zawiera przedmioty, składające się na integralną całość przygotowania specjalnego, gdyż uwzględniające w sposób szczególny zagadnienia z życia gospodarczego, związanego z funkcjonowaniem portów i morskich dróg komunikacyjnych, jak prawo celne, skarbowość, geografia handlowa, towaroznawstwo, polityka ekonomiczna oraz seminarium nauk gospodarczych. Realizacja tego programu łącznie z wykładami nadzwyczajnymi zapraszanych specjalistów z poszczególnych dziedzin handlu morskiego oraz z podbudową, jaką daje dwuklasowe liceum handlowe, umożliwia wyposażenie specjalizujących się absolwentów w takie kwalifikacje, które, jak się zdaje, są najwięcej poszukiwane nie tylko na naszym lokalnym rynku pracy, ale i najbardziej potrzebne dla rozwoju naszego portu i jego handlu zagranicznego.

Co się tyczy drugiego czynnika, o którym wspomniałem na początku, to rozwój ilościowy młodzieży naszego Liceum w poszczególnych latach jego istnienia przedstawia sobą bardzo ciekawy obraz.

W roku 1933 została otwarta I klasa, która liczyła 15 uczniów. W następnych trzech latach istniały obie pierwsze klasy, które łącznie wykazywały coroczny przyrost młodzieży w ilości kilkudziesięciu procent. Obecnie, w piątym roku istnienia, Liceum ma w pierwszej klasie 93 uczniów i uczennic, dla których trzeba było uruchomić w tym roku dwie równoległe klasy, w II klasie — 44 uczniów i uczennic, i w klasie trzeciej — 9 absolwentów. Łącznie więc liczy obecnie Liceum 146 młodzieży, co oznacza w porównaniu do stanu z r. ub. podwojenie się jej liczby i wzrost w stosunku do pierwszego roku istnienia o blisko 900%. Wśród młodzieży jest 70% uczniów i 30% uczennic.

Młodzież naszego Liceum w 80% posiada rodziców, stale zamieszkałych poza Gdynią, i pochodzi ze wszystkich części Polski — od Turmont do Zakopanego i od Zaleszczyk do Zbąszynia. Toteż połowa młodzieży mieszka w internatach męskim i żeńskim, mieszczących się w drugim gmachu Towarzystwa Szk. H. M.

Nasze dwuklasowe Liceum dotychczas opuściły trzy roczniki absolwentów w kolejnych ilościach, odpowiadających postępowi arytmetycznemu 7", 14", 21", razem 42, z czego dwóch obywateli obcych narodowości polskiej.

Obecnie tylko jedna absolwentka na razie nie ma zatrudnienia, nie licząc oczywiście uczęszczających do klasy III, spośród których dwóch zresztą ma zajęcia popołudniowe.

W ciągu dotychczasowego swego bytu Liceum napotykało na cały szereg przeszkód i trudności, które zostały w większej części pokonane, w wielu wypadkach dzięki pomocy i życzliwości władz szkolnych, Izby Przem.-Handlowej, Towarzystwa Szk. H. M. i innych instytucyj i osób.

Za ilustrację tego niech posłuży fakt np. stopniowego polepszania możliwości lokowania młodzieży na praktykach wakacyjnych, co dało już taki efekt, że tego lata praktykowało 47 naszych uczniów, co stanowiło 65% ogółu młodzieży zeszłorocznej, przy czym w samej Gdyni było 39 praktykantów, ale niestety tylko około połowa odbywała praktyki w przedsiębiorstwach bezpośrednio związanych z życiem portowym.

Wśród dłuższego szeregu zagadnień, jedno jeszcze, w wypadku pomyślnego rozwiązania, mogłoby rzucić wiele jasnych promieni na perspektywy rozwojowe naszego Liceum, na przyszłość jego młodzieży.

Chodzi o tę kategorię młodzieży, która wykazując dobre postępy i sprawowanie, jest zmuszona borykać się z ciężkimi warunkami materialnymi. Zasługuje ona na pomoc celem umożliwienia jej spokojnego pobierania nauki i przysporzenia w przyszłości korzyści ogółowi. Dotychczasowa pomoc dla niej miała przeważnie charakter sporadyczny i pochodziła bądź to od naszych organizacyj szkolnych względnie instytucyj bezpośrednio opiekujących się naszym Zakładem, bądź to od czynników z poza Gdyni, jak np. obecnie od Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, który świeżo ufundował stypendium dla jednego ucznia.

Początkowy okres organizacji, Liceum już ma daleko poza sobą. Choć jeszcze młode, mocno ugruntowało swe istnienie i dało dowody żywotności swego rozwoju. Nie wątpimy, że przyszłość będzie jeszcze bardziej mu sprzyjała i że zezwoli na coraz lepsze spełnianie swoich zadań.

Na zakończenie pragnę zwrócić się pod adresem obecnej tu młodzieży Liceum z wezwaniem, aby w dniu święta swojej szkoły, świadoma wpajanych obowiązków i doniosłych zadań, jakie ma spełniać w przyszłości, zachowała na zawsze w swej pamięci konieczność spłaty zaszczytnego długu wdzięczności wobec Ojczyzny, która jej umożliwiła pobieranie nauki w perle miast polskich, w Gdyni i która stworzyła niezwykle bogatą skalę możliwości dla przyszłej pracy, w niejednym wypadku pracy pionierskiej i niecierpliwie oczekującej w interesie Narodu Polskiego na jednostki wykształcone, przedsiębiorcze, pracowite, dzielne i uczciwe.

KRONIKA

NOTOWANIA CEN NA ŚLEDZIE W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w ubiegłym tygodniu za śledzie solone własnych połowów oraz importowane, za jedną dużą beczkę ocloną franco wagon Gdynia w złotych.

Polskie połowy „Mewa":
nowe jarmuckie 65, szkockie połowy pełne 68, puste 72, importowane AT 63, własne solenie ze świeżych importowanych 60, własne połowy: szkockie mleczaki 80, K. T. 45, YLEN 58—60, makrele solone 45, TB. od 45—50.

Polskie połowy „Pomorze":
własne połowy szkockie pełne 65, puste brak, własne solenie ze śledzi świeżych importowanych, szkockie pełne 63, TB. 45, K. 47, YLEN 54.

Importowane nowe jarmuckie:
I trade od 70—71, ordinery od 65—66.

Szkockie importowane:
matiesy szkockie na wyczerpaniu: medium 95, selected 100, large 110, twardo solone I trade PAF 85, II trade brak, I trade Nortschields 75, crownmatis 83, crownmedium 78.

Holenderskie importowane: I i II trade 65—68.

Norweskie importowane: SLOO 37, VAAR 34, islandzkie matiesy od 52—53.

Islandzkie importowane: matiesy oryginalne 62

PRZYWÓZ TOWARÓW RYBNYCH DO PORTU RYBACKIEGO W GDYNI.

Ostatnio przybyły do portu rybackiego w Gdyni następujące statki z towarem rybnym:

Śledzie solone importowane oraz z własnych połowów.

Z Anglii dnia 31 października 1937 r. mot. „Deo Duce" śledzie jarmuckie 734/1 oraz 75/2. Dnia 2 listopada 1937 r. „Eberhard" śledzie jarmuckie i szkockie 36/1 oraz 630/2. Dnia 2 listopada 1937 r. s/s „Barendsz" z Holandii śledzie solone importowane 145/1 i 110/2 oraz śledzie z połowów polskich „Mewy" beczek morskich 1.800.

Z Niemiec śledzie solone dnia 3 listopada 1937 r. s/s „Pax" 580/1 dużych beczek. Jest to pierwszy wypadek sprowadzania śledzi solonych z Niemiec.

Śledzie świeże w lodzie importowane.

Dn. 2 XI 1937 r. s/s „Hada" z Anglii skrzyń 1.336 o wadze brutto 133.600 kg. Z Holandii dnia 2 listopada 1937 r. s/s „Barendsz" 500 skrzyń o wadze brutto 36.000 kg. Transport z powodu zepsucia oddany do fabryki mączki rybnej.

Ze Szwecji holownik „Vastervik" z miejscowości o tej samej nazwie (naprzeciw wyspy Gotland) przywiózł 766 skrzyń śledzików bałtyckich o wadze brutto 25.576 kg. Wobec szybkiego transportu śledziki nadeszły w bardzo dobrym stanie. Holownik „Vastervik" jest równocześnie łamaczem lodu. Użycie takiego szybkiego statku do transportu ryb świadczy o wysiłkach importerów, celem dostarczenia na rynek świeżych ryb.

RYBACY DOMAGAJĄ SIĘ ZAKAZU POŁOWÓW DROBNYCH SZPROTÓW.

Szereg kutrów wyjeżdżało na połowy szprotów. Łowiono je w odległości około 3 mil na południe od Helu. Niektóre kutry łowiły nawet do 3.000 kg szprotów, większość jednak miała bardzo słabe połowy. Domieszka drobnych szprotów i śledzików wyniosła od 20 do 50% połowu. Jak wiadomo, władze gdańskie już dawno wydały zakaz połowu drobnych szprotów, pochodzących z młodych, niewyrośniętych roczników szprotów. U nas nawet sami rybacy zwracają uwagę na ograniczenie wyławiania takich małych szprotów, tym bardziej, że istnieją ustawowe podstawy do wydania takich ograniczeń. Na połowach szprotów stracili rybacy sieci o wartości ok. zł 900. Ogółem w ubiegłym tygodniu złowiono na całym Wybrzeżu około 34.000 kg szprotów.

Za jedną skrzynię 50 kg szprotów świeżych płaciły wędzarnie zł 20,—. Za 50 kg wędzonych szprotów wędzarnie otrzymywały w hurcie zł 50,—. Za skrzynię śledzików świeżych płacono rybakom około zł 17,—. Za wędzone śledziki otrzymywały wędzarnie w hurcie od zł 38,— do 40,—.

Szproty mieszane dają dużo odpadków przy wędzeniu, zwłaszcza małe śledziki otrzymują po uwędzeniu gorzkawy smak.

Połowy węgorzy już zakończono. Rybak Paweł Herman z Boru wysłał za granicę około 23.800 kg węgorzy.

Połowy dorszy na haczyki w pobliżu Karwii były bardzo obfite.

CZY NASTĄPI WCZEŚNIEJSZE ZAKOŃCZENIE POŁOWÓW JARMUCKICH?

Dotychczasowe połowy jarmuckie dały około 350.000 zasolonych beczek, czyli brakuje nie całe 100.000 beczek do ilości całego sezonu zeszłorocznego. Wobec dobrych połowów brakująca ilość może być zasoloną w ciągu tygodnia.

Dlatego już w najbliższych dniach zadecyduje się w Anglii o terminie zakończenia połowów jarmuckich i należy się liczyć ze wcześniejszym zakończeniem sezonu.

Na rynku polskim ceny ustaliły się na poziomie nieco niższym jak w roku ubiegłym. Nie należy się spodziewać, aby obecnie ustalone ceny miały ulec zwyżce lub też obniżeniu.

ZNACZENIE RYBOŁÓWSTWA W KATTEGAT.

Dawniejszymi laty łowiono często już w sierpniu przy wyspie Anholt wątłusze. Ryba ta stała się jednak już dość rzadka. Połowy rozpoczynają się w Kattegat obecnie dopiero w październiku. W tej porze roku łowi się mniej ryb, a raczej głównie langusty. Dawniej po prostu wyrzucano te raki z powrotem do morza; atoli w ostatnich latach stał się połów langustów dla kutrów dalekomorskich poważnym źródłem dochodów. W listopadzie i grudniu poławia się w południowej i północnej części Kattegatu płastugi, flądry, skalnice i inne ryby. Dotąd niewyjaśnionym zjawiskiem w rybołówstwie kattegatskim jest fakt, że ryby szlachetniejsze poławia się tylko w pewnych określonych miejscach i to głównie koło Anholt i dalej na północ przy Lösö.

Inne jeszcze miejsca połowów są położone zupełnie na południu przy Kullen, Lysegrund, Schultz-Grund itp. Na najbardziej południowych miejscach połowów znajdują kutry na ogół dobre połowy. Łowiono przy Kullen do 100.000 funtów kurków w ciągu kilku dni. W ostatnich latach wydajność połowów w Kattegat rośnie znowu, a przewiduje się i dalszy wzrost, gdyż należy się liczyć z rozbudową małego rybołówstwa dalekomorskiego.

WYDAWNICTWA

BROSZURA O OBROCIE CZEKOWYM P. K. O.

Pocztowa Kasa Oszczędności wydała ostatnio broszurę o obrocie czekowym tej instytucji. Broszura ta zawiera ogólne dane o obrocie czekowym z wykazaniem udogodnień, które ten obrót daje, następnie omawia organizację obrotu czekowego i sposoby posługiwania się kontami czekowymi, dając przy tym instrukcje w odniesieniu do poszczególnych blankietów w obrocie czekowym, jak czeki przelewowe, przekazowe, zbiorowe, stałe i kasowe. Wreszcie broszura wskazuje na ułatwienia, jakie mają posiadacze rachunków czekowych przy dokonywaniu rozmaitego rodzaju operacyj finansowych, jak np. w obrocie z zagranicą, przy domicyliowaniu weksli i t. p.

Broszury te są rozdawane przez instytucje P. K. O.; można je również otrzymać w biurze naszej Izby.

PRZETARGI

PRZETARG NA DREWNO, ROZPISANY PRZEZ KOMENDĘ OBOZU ĆWICZEŃ BRZEŚĆ N. B.

Komenda Obozu Ćwiczeń Brześć n. B. ogłosiła nieograniczony przetarg ofertowy na sprzedaż drewna z cięć etatowych 1937/38 (bloki, kloce, papierówka i t. p. oraz opał) w Nadleśnictwie O. C. Brześć — Leśnictwo Faustynów (odległość od st. kol. Zakrucin 3 km), a mianowicie:

I. Drewno użytkowe: a) Iglaste: świerk około 753 m³, sosna około 3433 m³, — razem 4186 m³; b) liściaste: dąb około 115 m³, olsza około 1172 m³, jesion i klon około 21 m³, brzoza około 55 m³, grab i osika około 13 m³ — razem: 1376 m³;

II. Drewno opałowe: iglaste i liściaste — około 3570 m³.

Druki ofertowe wydaje przed terminem przetargu, poczynając od dnia 10 XI 37 r., po wpłaceniu zł 5,— tytułem zwrotu kosztów druku, Kancelaria Nadleśnictwa O. C. Brześć — Twierdza, Okr. Urz. Bud. IX, pokój nr 19 — w dni urzędowe.

Oferty należy składać w Kancelarii Nadleśnictwa O. C. w terminie do dnia 22 listopada 1937 r. godz. 12.

Celem obejrzenia drewna na pniu należy zwracać się do Leśniczego Leśnictwa Wojsk. Faustynów (najbliższa st. kol. Zakrucin) poczynając od dnia 10 XI 1937 r.

PRZETARG NIEOGRANICZONY, ROZPISANY PRZEZ DYREKCJĘ PKP. TORUŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państw. w Toruniu rozpisała przetarg nieograniczony na dostawę następujących przedmiotów:

1) Torby skórzane różne,
2) zasłony do okien, firanki, portiery, flagi i opony impregnowane stacyjne i wagonowe,
3) meble różne,
4) kosze do węgla trzcinowe i wiklinowe,
5) kliny drewniane, drabiny, skrzynie drewniane, taczki żel., wózki bagażowe itp.,
6) wyroby blaszane emaliow. i ocynkowane.

Ceny winny być podane za sztukę franko st. Bydgoszcz z opakowaniem i loco stacja załadowania oraz najkrótszy termin dostawy.

Do oferty należy dołączyć kwit na wpłacone wadium w wysokości 3% od wartości oferowanej dostawy.

Termin składania ofert upływa z dniem 19 XI 37 r. o godz. 10.

Otwarcie ofert nastąpi 19 XI 37 r. o godz. 11 w sali konferencyjnej DOKP. Toruń. Bliższych informacyj jak ilości i warunków udziela Wydział Zasobów pokój nr 436 w Toruniu.

KRONIKA

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (13 XI 1937).

W handlu hurtowym towarów kolonialnych uwidacznia się pewna poprawa. Wprawdzie obroty towarowe są małe w stosunku do analogicznego okresu zeszłorocznego, to jednak zainteresowanie towarami kolonialnymi jest większe niż w poprzednim okresie sprawozdawczym. Charakterystyczną cechą zainteresowania jest limitowanie z góry przez zgłaszającego ceny kupna danego towaru. Stawia to w bardzo kłopotliwą sytuację importera, który nie chcąc stracić odbiorcy, godzi się na propozycję kupującego, albowiem wie dobrze, że o ile go nie obsłuży, pokryje on swoje zapotrzebowanie u innej firmy po tej samej cenie. Metoda ta ma bardzo ujemne następstwa dla handlu importowego, który zamiast zarabiać, traci bardzo często na towarze. O ile przybierze ona formy stałości, handel importowy stanie się nierentownym.

Stan jaki wytworzył się obecnie w handlu hurtowym towarów kolonialnych w Polsce, jest rzadko spotykany w innych krajach europejskich. Zjawisko powyższe obserwowane u nas od dłuższego czasu, nie jest wywołane nieumiejętnością zakupu towaru przez importera, lecz chwiejnością naszej polityki importowej. Polityka ta zmienia się w ciągu jednego sezonu importowego kilka razy i uniemożliwia importerowi prowadzenie racjonalnej kalkulacji importowej na ten czy inny artykuł. Ponieważ naraża to na straty importerów i może doprowadzić do ruiny szereg przedsiębiorstw, czynniki miarodajne winny zwrócić uwagę na obecny stan rzeczy i jak najrychlej dążyć do ustabilizowania rynku na zagraniczne towary kolonialno-spożywcze.

Kawa surowa.

W handlu kawą sytuacja pogorszyła się w stosunku do poprzedniego okresu. Pomimo spadku cen o 10—30 groszy na kg kawy zależnie od gatunku i pochodzenia kawy, na artykuł ten nie ma nabywców. Odbiorcy krajowi zorientowani nieco w polityce kawowej, w zapytaniach swoich, skierowywanych do importerów o ten czy inny gatunek kawy limitują tak śmieszne ceny kupna, że uważać to należy raczej za kpiny z importerów. Np. za kawę brazylijską oferują cenę zł 3,00 — 3,20 za kg, podczas gdy koszt własny wynosi ponad zł 3,50 za kg. Ceny orientacyjne przedstawiają się następująco za 1 kg towaru oclonego przy odbiorze z magazynu importera w Gdyni: Rio i Victoria 7 zł 3,55—3,60, Santos zł 4,00—4,45 zależnie od gatunku kawy, Guatemala od zł 4,80 wzwyż.

Na rynkach zagranicznych tendencja różna. W niektórych dniach spokojna względnie utrzymana, w innych znów słaba. Zapotrzebowania rynków miejscowych pokrywane są z łatwością. Transakcje tranzytowe wykonywane są sprawnie i szybko z uwagi na duże zapasy kawy na poszczególnych rynkach. Na rynku angielskim zapasy kawy np. z Ameryki Centralnej są znacznie większe niż w początkach listopada ubiegłego roku. Wynosiły one w pierwszych dniach listopada rb. 73463 cwt., a w ubiegłym roku tylko około 62000 cwt. Również w kawie brazylijskiej bieżące zapasy przewyższają znacznie zapasy zeszłoroczne. Zmniejszyły się natomiast zapasy kawy innego pochodzenia (afrykańskiego, indyjskiego itp.) W dniu 1 XI 1936 r. wynosiły one 97.596 cwt., a w dniu 1 XI 1937 r. tylko 68.052 cwt.

Na rynku amerykańskim w New Yorku sytuacja bardzo chwiejna. Ceny mają tendencję wybitnie zniżkową, szczególnie o ile chodzi o notowania przy dostawach na dalsze okresy. W niektórych dniach spadek cen np. za kawę Rio dochodzi od 15—30 punktów, a za kawę Santos od 20—35 punktów. Zapotrzebowania lokalne jak i spekulatywne na dalsze okresy pokrywane są z łatwością. Wszystkie transakcje dokonywane są w nerwowym napięciu z uwagi na rozwój wypadków w Brazylii.

Na rynku brazylijskim zapasy kawy bardzo duże. Np. w dniu 30 X rb. wynosiły w Rio de Janeiro w kawie Rio 692.000 worków, a w dniu 5 XI — 687.000 worków, w analogicznym okresie ubiegłego roku 683.000 worków i 685.000 worków. Dzienny odpływ do U. S. A. wynosi od 1—3.000 worków, do Europy od 6—14.000 worków, a do innych krajów 1—2.000 worków. Dowozy kawy z kraju do portu są znacznie mniejsze niż w ubiegłym roku. Np. do dnia 5 XI rb. dowieziono od początku sezonu ogółem 618.000 worków, a w ubiegłym roku 886.000 worków.

Ogólne zapasy kawy w porcie Santos wynosiły w dniu 5 XI rb. 2.056.000 worków, a w roku ubiegłym — 2.136.000 worków. Dowozy kawy z kraju do portu są większe od bieżącego załadowania. Np. w pierwszych pięciu dniach listopada rb. dowieziono do tego portu ogółem 120.000 worków, a eksportowano tylko 108.000 worków.

Herbata.

Dowozy większe od bieżącej konsumpcji, wskutek czego zapasy u importerów wzrastają. Popyt nieco większy niż w poprzednim okresie sprawozdawczym. Pomimo tego obroty w herbacie wciąż bardzo małe. Transakcje dochodzą do skutku w sporadycznych wypad-

kach, gdyż kupcy krajowi w zapotrzebowaniach określają przeważnie z góry cenę kupna, do której importerzy nie zawsze mogą się dostosować. Wolą oni raczej nie zawrzeć transakcji niż sprzedać herbatę poniżej kosztów własnych, albowiem sądzą, że ceny pójdą nieco w górę. Ceny orientacyjne przedstawiają się obecnie za 1 kg herbaty loco magazyn importera następująco: Sumatra 12,40 — 12,65 zł, Cejlon zwykły zł 12,50—12,80, Cejlon lepszy od zł 13,— wzwyż. Na Travancorę nie ma w ogóle ceny.

Rynek londyński słabszy niż w ostatnich tygodniach października. Ceny za pospolite i średnie gatunki herbaty indyjskiej spadły o 1/4 d na lb. z uwagi na gorszą jakość towaru. Popyt słabszy. Herbaty jakościowo dobre sprzedawane były po dawniejszych cenach i miały tendencję mocną. W herbatach cejlońskich tendencja nieregularna na najpośledniejsze gatunki. W notowaniach małe zmiany. Średnie gatunki sprzedawane były o 1/4 d za lb. taniej, a to dlatego, że jakość towaru była gorsza od normalnej. Na dobre gatunki ceny utrzymane. W herbacie jawskiej i z Sumatry tendencja słabsza o ile chodzi o średnie i pospolite gatunki. Natomiast inne gatunki miały tendencję stałą.

W herbatach chińskich rynek więcej wyjaśniony niż w poprzednich tygodniach. Więcej uwagi zwracano na herbaty z Keemuns.

W pierwszym tygodniu bm. sprzedano ogółem herbaty 70.421 skrzyń, a w analogicznym okresie ub. roku — 79.127 skrzyń.

Notowania cen za lb przedstawiały się w pierwszym tygodniu bm. następująco:

gatunek herbaty	indyjskiej	cejlońskiej
liściaste	1/2 d—2/11½ d	1/2¾ d—2/3 d
pekoe i orange (pekoe łamane)	1/2 d—3/3 d	1/2¾ d—2/- d
miał herbaciany	1/2 d—2/-½ d	1/3 d—2/-¾ d.

Ceny za herbaty z Jawy wahały się od 1/0—3/4 d. — 2/0—1/2 d, a z Sumatry 1/0—1/4 d.

Za herbatę chińską płacono od 7 i ½ d—2/6 d zależnie od gatunku i jakości herbaty.

Korzenie.

Wprowadzona w dn. 30 października br. obniżka cła na pieprz spowodowała w handlu pewną perturbację. Odbiorcy nie honorują kontraktów kupna zawartych przed 30 X br., lecz żądają od importerów dostarczenia im towaru z uwzględnieniem zniżki cła, w przeciwnym razie stawiają pieprz do dyspozycji wysyłającego. Wskutek tego importerzy ponoszą z tym duże straty, gdyż nie mają innego wyjścia, jak tylko zgodzić się na propozycję odbiorców. Inaczej bowiem nie pozbędą się towaru oclonego przed wprowadzeniem zniżki celnej. Ceny pieprzu wahają się obecnie loco magazyn importera za 1 kg od 3,20—3,25 zł za pieprz czarny i 3,80—3,85 zł za pieprz biały. Zapotrzebowanie na piment bardzo słabe ze względu na spadek ceny za pieprz. Ceny za cynamon utrzymują się na poprzednim poziomie, t. j. wynoszą od 6,00—6,20 zł za 1 kg. Ruch w tym artykule słaby.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 28 października do 12 listopada br. urządziły Aukcje Owocowe Sp. z o. o. w Gdyni 2 przetargi, na których wystawiły łącznie 1.661 skrzyń cytryn włoskich, 600 skrzyń pomarańcz z Mosambique, 1.056 skrzynek sułtanek greckich, 100 worków chleba świętojańskiego i 80 worków koryntek greckich.

Z wymienionych wyżej ilości wystawionych na aukcjach towarów sprzedano: wszystkie cytryny, to jest 1.661 skrzyń w cenie od 29,50 do 35 zł za 1 skrzynię, 600 skrzyń pomarańcz z Mosambique, 756 skrzynek sułtanek greckich, 80 worków koryntek greckich i 100 worków chleba świętojańskiego.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco: na aukcji dnia 28 października wystawiono do przetargu 430 skrzyń cytryn włoskich, które sprzedano: 330 skrzyń po 29—30,50 zł za skrzynię i 100 skrzyń po 35 zł (sortyment 490). Następną partią na aukcji było 756 skrzynek sułtanek greckich, których sprzedano 456 skrzynek w cenie 1,95—2,00 zł za 1 kg. Jako ostatnią partię wystawiono 80 worków koryntek greckich. — Wszystko zostało sprzedane po 1,10 zł za kg. Zainteresowanie słabe — na aukcji obecnych 6 kupców.

Dnia 2 listopada odwołano aukcję i urządzono następną 4 listopada, wystawiając 1.231 skrzyń cytryn, które w całości sprzedano po 31 zł za skrzynię. Sprzedano także w całości wystawione 600 skrzyń pomarańcz z Mosambique w cenie 1,48—1,50 zł za kg. Dwa ostatnie artykuły na aukcji stanowiły sułtanki greckie i chleb świętojański. Pierwszy w ilości 300 skrzyń sprzedano po 2,08 zł, drugi 100 worków w cenie 1,60—1,66 zł za 1 kg.

Na aukcji dnia 4 listopada dało się zauważyć pewne zainteresowanie, którego importerzy oczekiwali już od dłuższego czasu w związku z bliskimi świętami. Wystawione towary przeważnie w całości zostały sprzedane i uzyskano za nie lepsze ceny. Na aukcji było 16 kupców.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

W ostatnim tygodniu przywieziono na rynek gdyński z różnych okolic Polski ca 2 wagony jabłek, który to owoc jest jedynym dowożonym do Gdyni w większych ilościach, zresztą zawsze zbyt dużych, przewyższających znacznie zdolność konsumcyjną Gdyni.

Ceny notują: Antonówki 25—35 gr, Kosztele ca 40 gr, Renety Landsberskie 40—50 gr, Renety złote 40—60 gr.

Pomarańcze z Mosambique i brazylijskie 1,50—1,70 zł za kg.

Bułgarskie i holenderskie winogrona, które były przez krótki czas poszukiwane bardzo na rynku gdyńskim wskutek braku towaru znacznie zwyżkowały, cena jednak spadła z chwilą nadejścia do Gdyni nowego transportu. Ceny wróciły do normalnego poziomu i utrzymują się obecnie 1,70—1,90 zł za kg.

Cytryny włoskie w hurcie sprzedaje się po 32—33 zł za skrzynię. Na rynku hurtowym panuje w dalszym ciągu zastój. W latach ubiegłych w tym czasie kupcy z głębi kraju zaopatrywali się już w towary gwiazdkowe.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 28 października przywiózł do Gdyni s/s „Tczew" z przeładunku 10 skrzyń herbaty.

Dnia 2 listopada nadszedł do Gdyni z Rotterdamu s/s „Puck" z transportem 1.273 kg kawy, 936 kg herbaty, 21.041 kg pieprzu, 158 kg goździków, 464 kg gałki muszkatułowej, 162 kg cynamonu, 600 kg kakao holenderskiego, 28.110 kg ziarna kakaowego, 6.834 kg masła kakaowego, 1.464 kg orzechów ziemnych, 2.181 kg daktyli, 5.150 kg winogron holenderskich oraz 33.000 kg pomarańcz z Mosambique. Wymienione towary nadeszły do Gdyni dla importerów polskich. Dla Gdańska nadeszły następujące partie: 148 kg kawy, 340 kg daktyli i 2.847 kg ziarna kakaowego.

S/s „Śląsk" nadszedł do Gdyni dnia 4 listopada z Antwerpii przywożąc transport następujących towarów: 1.338 kg herbaty, 1.793 kg kawy, 13.800 kg orzechów ziemnych i 1.040 kg pestek morelowych. Wspomniane partie nadeszły dla polskich importerów. Dla Gdańska natomiast nadeszło: 10.000 kg orzechów ziemnych, 671 kg jąder orzechów oraz 976 kg kawy.

Dnia 15 listopada ma nadejść do Gdyni s/s „Bardaland", który wiezie dla Polski z Istanbulu 1.727 worków orzechów i jąder orzechowych (partia tych towarów waży 107.260 kg), następnie z Kandii nadejdzie tym samym statkiem 24.328 kg sułtanek i rodzynek greckich i Izmiru z Turcji 24.000 kg sułtanek.

INFORMACJE DLA IMPORTERÓW.

Uruchomione zostały przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu kontyngenty przywozowe na następujące artykuły: pomarańcze i mandarynki z Italii, pomarańcze i grupefruits z Palestyny, figi, rodzynki i korynki z Grecji oraz daktyle z Francji. Podziału kontyngentów dokonała Centralna Komisja Przywozowa w Warszawie dnia 13 listopada, między poszczególne Izby, z których Regionalne Komitety Przywozowe podzielą przyznane kontyngenty pomiędzy firmy.

Polski Instytut Rozrachunkowy przesłał delegatom informacje dla importerów. Importerzy, którzy chcą uniknąć ryzyka w związku z obowiązkiem uiszczania należności z góry za sprowadzony towar bez sprawdzenia tegoż towaru — mogą poczynić pewne zastrzeżenia, wstrzymując natychmiastową wypłatę za granicą. Zastrzeżenia te może poczynić importer polski tylko na zasadzie faktury eksportera zagranicznego, w której wyraźnie winien być podany sposób regulacji należności. O ile faktura nie zawiera wzmianki, że należność za towar ma być zapłacona po otrzymaniu towaru lub po zbadaniu towaru — suma fakturowa będzie natychmiast wypłacona za granicą.

W interesie więc importerów polskich jest uprzedzić eksportera zagranicznego, aby ten w fakturze umieścił sposób regulowania należności za towar, odpowiadający życzeniom importera polskiego.

NOWA DOJRZEWALNIA BANANÓW W GDYNI.

W numerze 17 naszego Biuletynu donieśliśmy o przystąpieniu przez Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu do organizacji polskiej dojrzewalni bananów w Gdyni. Podjęte prace uwieńczone zostały pozytywnym rezultatem. W dniu 25 października br. odbyło się w Gdyni zebranie konstytucyjne firmy. Na zebranie to przybyli kupcy z większych miast województwa pomorskiego, poznańskiego, wileńskiego, kieleckiego oraz z Warszawy i Krakowa. Świadczy to o dużym zainteresowaniu kupiectwa polskiego tym nowym przedsiębiorstwem.

Firma otrzymała nazwę „Banan-Import" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni. Kapitał zakładowy firmy wynosi 100 tys. złotych.

Prezesem Rady Nadzorczej wybrany został jednogłośnie p. Bronisław Kentzer z Bydgoszczy, współwłaściciel firmy B. Kentzer i Ska w Bydgoszczy i wiceprezes Izby P. H. w Gdyni.

Do zarządu weszli pp.: Józef Grzywacz z Gdyni, długoletni referent spraw importowych, celnych i dewizowych Izby P. H. w Gdyni oraz kupcy gdyńscy Wincenty Kokot i Marian Kłobus.

Kierownictwo przedsiębiorstwa powierzono p. Józefowi Grzywaczowi.

Biuro firmy znajduje się przy ulicy Starowiejskiej nr 7 p. II w domu znanego kupca gdyńskiego p. Juliusza Hundsdoffa, a dojrzewalnia w piwnicach hangaru III Urzędu Morskiego przy ul. Polskiej.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 30 listopada 1937 r. | NR 22

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Sytuacja gospodarcza okręgu Izby Przemysłowo—Handlowej w Gdyni

(Przemówienie Prezesa Izby p. Stanisława Tora na Plenarnym Zebraniu Izby w dniu 19 listopada 1937 r.)

Już przed miesiącem zostały Panom Radcom rozesłane uwagi o sytuacji gospodarczej okręgu Izby za pierwsze półrocze bieżącego roku. Sprawozdanie to wskazywało, iż sytuacja gospodarcza okręgu Izby, za wyjątkiem niektórych branż, nie jest korzystna, a to na skutek klęsk żywiołowych w rolnictwie.

Uważam więc za swój obowiązek w chwili obecnej podać tylko charakterystykę ogólną naszej sytuacji na tle warunków gospodarczych ogólnopaństwowych oraz kilku typowych zjawisk światowych, które mogą ułatwić należyte zorientowanie się w naszym położeniu gospodarczym. Poza tym pozwolę sobie uzupełnić rozesłane sprawozdanie uwagami, odnoszącymi się do trzeciego kwartału bieżącego roku.

Już blisko od dwóch lat jesteśmy świadkami wzrostu produkcji prawie we wszystkich państwach świata, widzimy ożywienie wewnętrznych obrotów handlowych. jako też podnoszenie się obrotów w handlu międzynarodowym. Zaznaczyć jednak należy, że stopień ożywienia koniunktury w poszczególnych państwach nie jest równomierny.

Twierdzenie to daje się łatwo sprawdzić na podstawie danych statystycznych, publikowanych co miesiąc przez Ligę Narodów. Jeśli weźmiemy dla przykładu wskaźniki produkcji, to skonstatować możemy, że poziom produkcji z roku 1929, który to rok powszechnie przyjęty jest za podstawę do porównania, przekroczyły przede wszystkim i to w znacznym stopniu państwa małe i średnie, a pośród nich celują państwa bałtyckie i skandynawskie (Dania — 132, Estonia — 148,2, Finlandia — 135, Łotwa — 151, Szwecja — 144). Z wielkich państw europejskich przekroczyły poziom roku 1929 Niemcy (116,7) i Wielka Brytania (123,5), zaś z państw azjatyckich Japonia (170,6). Dalszy szereg państw europejskich zbliża się do poziomu roku 1929. Polska w tym szeregu zajmuje miejsce przedostatnie ze wskaźnikiem za sierpień 87,5. Ostatnie miejsce przypada Francji ze wskaźnikiem za sierpień 63,2 i za lipiec 71,7.

Dla scharakteryzowania wymiany międzynarodowej pozwolę sobie przytoczyć również kilka najważniejszych liczb, stwierdzających wzrost obrotów. Tak więc wskaźnik obrotów w handlu międzynarodowym wzrósł pod względem ilościowym z 84,8 w roku 1935 do 98,3 z końcem sierpnia rb. oraz 42,5 w roku 1935 do 48,0 z końcem sierpnia br. pod względem wartościowym. Nastąpiło więc całkiem wyraźne ożywienie w handlu międzynarodowym.

Rozpiętość między wskaźnikiem obrotów pod względem ilościowym i wartościowym da się wytłumaczyć faktem istnienia niższego poziomu cen hurtowych na towary we wszystkich niemal państwach oraz wzrostem obro-

tów surowcami podstawowymi, na niekorzyść wyrobów fabrycznych, co pozostaje w związku z rozpowszechnieniem się dążeń autarkicznych.

Równolegle ze wzrostem wymiany międzynarodowej obserwujemy zwiększenie czynnego tonażu światowego. Z końcem czerwca roku bieżącego wynosił on 66.286.000 TRB. czyli o 1.223.000 ton więcej niż z końcem tego samego okresu roku 1936, wykazując tendencję do dalszego wzrostu. W związku z tym nastąpił niemal zupełny zanik tonażu uwiązanego.

Równocześnie obserwujemy także wzrost tonażu, będącego w budowie. Z końcem września rb. było w budowie 2.902,3 tys. TRB, podczas, gdy z końcem roku 1936 — 2.251 tys. TRB, czyli wzrost wynosi ca 25%. a z końcem 1935 r. zaledwie 1.543 tys. TRB, to jest wzrost ca 100% w porównaniu do 1935 r. Równocześnie zaznacza się tendencja do zamiany tonażu starego, nieekonomicznego w eksploatacji, na nowoczesny. Wzmożenie obrotu towarowego oraz rozprawy zbrojne, zwłaszcza na półwyspie pirenejskim, powodujące wzrost popytu na tonaż, wywołały w konsekwencji poważną zwyżkę frachtów morskich.

Tych kilka cyfr pozwalałoby na raczej optymistyczną ocenę obecnej międzynarodowej koniunktury gospodarczej. Niemniej jednak pojawiły się w czasach ostatnich głosy, zapowiadające zbliżenie się nowego przesilenia gospodarczego w stosunkach międzynarodowych. Zapowiedzią tego miał być zanotowany w ciągu ostatnich kilku tygodni spadek cen na niektóre surowce. Rozważania na ten temat zajęłyby zbyt dużo czasu i dlatego pragnąłbym jedynie zauważyć, że zanotowana ostatnio reakcja może być także wynikiem zbyt szybkiego wzrostu cen w okresie poprzednim oraz spadku zakupów na rynkach międzynarodowych ze względu na nagromadzenie zapasów w tymże okresie. Dają się słyszeć również głosy, że ostatni spadek cen ma swe źródło raczej w przesłankach natury psychicznej. Wydaje się jednak, że wspomniane zjawiska kryzysowe mają raczej charakter przejściowy i że dotknąć nas mogą również przejściowo i w stopniu nieznacznym. Być może nawet, że spadek cen światowych przy wzroście importu surowców do Polski może być korzystny dla naszego przemysłu.

Po tych uwagach ogólnych pragnąłbym przytoczyć kilka liczb, charakteryzujących naszą sytuację gospodarczą. Rozwój produkcji ogólnokrajowej wykazywał od początku roku bieżącego aż do września stałą tendencję zwyżkową. Gdy przeciętny wskaźnik produkcji za rok 1936 wyniósł 72,2 (100 w r. 1929), to styczeń roku bieżącego wykazywał już wskaźnik 80,3, a sierpień 87,5; we wrześniu nastąpił spadek ogólnego wskaźnika o blisko 2 punkty, lecz w głównych gałęziach przemysłu, jak w przemyśle hutniczym, mineralnym i budowlanym, tendencja rozwojowa została utrzymana. Ilość zarejestrowanych bezrobotnych w porównaniu ze styczniem i lutym roku bieżącego spadła o 30% i wynosi 276,7 tys. osób. Wskaźnik cen hurtowych wzrósł z 60,6 w styczniu rb. do 62 w sierpniu. Równocześnie wskaźnik cen artykułów, sprzedawanych bezpośrednio przez rolników, wynosił w sierpniu 50,3 wobec 37,3 w sierpniu roku zeszłego. Natomiast wskaźnik wyrobów przemysłowych. nabywanych przez rolników, podniósł się w tym samym okresie czasu z 64,8 do 66,3.

Wszystkie te dane łącznie z poważnym wzrostem naszych obrotów w handlu zagranicznym wskazują na ogólną poprawę sytuacji gospodarczej kraju. Świadczy o tym także wzrost wkładów w instytucjach finansowych publicznych i prywatnych oraz stan pokrycia naszej waluty w Banku Polskim, pomimo pasywnie kształtującego się od kilku miesięcy naszego bilansu handlowego. Wzrost wkładów w liczbach przedstawiał się w sposób następujący:

w bankach państwowych:		
w styczniu 1937	—	509 mil. zł
we wrześniu	—	633 mil. zł
w P. K. O.:		
w styczniu 1937	—	872 mil. zł
we wrześniu	—	934 mil. zł
w bankach prywatnych:		
w styczniu 1937	—	530 mil. zł
w sierpniu	—	587 mil. zł
w K. K. O. (wszystkie):		
w styczniu 1937	—	739 mil. zł
we wrześniu	—	799 mil. zł

Przechodząc do scharakteryzowania sytuacji na terenie okręgu naszej Izby, winienem rozróżnić dwa odcinki naszej działalności gospodarczej, na których sytuacja kształtuje się w sposób niejednolity. Mam tu na myśli z jednej strony ten dział pracy gospodarczej, który uzależniony jest od warunków, istniejących na terenie całej Polski, a więc pracę portu i działalność przemysłu o zasięgu ogólnokrajowym. z drugiej zaś strony odcinek gospodarczy, kształtujący się w zależności od warunków lokalnych.

Na podstawie danych za trzy kwartały roku bieżącego skonstatować możemy dalszy wzrost przeładunków portowych. Wyniosły one bowiem 6.632.336 ton, co w porównaniu z tym samym okresem roku ubiegłego (5.551.687 ton) stanowi wzrost o 19,4%. Z tej ilości ogólnej przypada na przywóz 1.270.130 ton wobec 890.765 ton w roku zeszłym, czyli, że w przywozie zaznaczył się wzrost o 42,5%; na wywóz przypada natomiast 5.362.206 ton, co wobec 4.660.921 ton w roku zeszłym stanowi wzrost o 15,04%. Poważny wzrost przywozu surowców jest wynikiem wyżej wspomnianej poprawy koniunktury ogólnopolskiej. Zmniejszenie rozpiętości pomiędzy przywozem a wywozem, która obecnie kształtuje się jak

1 : 4,2 — podczas gdy w roku ubiegłym przedstawiała się 1 : 3,2 — może być również ocenione jako zjawisko w pracy portu niewątpliwie dodatnie.

Drugim zjawiskiem na odcinku naszej gospodarki morskiej, na który zwrócić pragnę uwagę Panów, jest wyraźna i planowa akcja w kierunku zwiększenia tonażu naszej floty handlowej. Z chwilą bowiem rozpoczęcia pracy przez zamówione i nabyte w roku bieżącym jednostki morskie, tonaż ogólny naszej floty handlowej wzrośnie o blisko 50% i składać się będzie w przeważającej części z jednostek nowoczesnych, a więc pracujących ekonomicznie. Oczywiście, że na tym poprzestać nie możemy. zważywszy, że dziś obsługujemy własną flotą zaledwie 11% naszego handlu zamorskiego. Winniśmy natomiast, wzorując się na innych państwach, przez powiększenie stanu naszej floty handlowej, zwiększyć wybitnie własny udział w obsłudze tego handlu. Ideałem naszym w tym względzie winno być osiągnięcie połowy przewozów na własnych statkach.

Trudności budżetowe, jeszcze wciąż istniejące, i zwrócenie głównej uwagi na inwestycje w Centralnym Okręgu Przemysłowym sprawiły, że w roku bieżącym rozbudowa portu nie wykazała pożądanych rozmiarów. Utrudnia to niezwykle pracę portu, a może nawet być przyczyną poważniejszych komplikacyj, na co zresztą Izba stale zwraca uwagę czynników miarodajnych.

W innej dziedzinie, związanej z pracą portu gdyńskiego, możemy z zadowoleniem zanotować wysiłek kupiectwa w kierunku podniesienia aktywności portu gdyńskiego, jako środka handlowego i to ze strony kupiectwa chrześcijańskiego naszej dzielnicy. Już w roku zeszłym powstała większa firma importu towarów kolonialnych, a w roku bieżącym kupiectwo nasze powołało do życia firmę handlu śledziowego, zaś ostatnio założone zostało nowe przedsiębiorstwo dla importu bananów.

Życzyć należy, aby te poczynania posłużyły jako zachęta dla dalszych wysiłków w kierunku zwiększenia ośrodków dyspozycji handlowej w naszym porcie.

Co się tyczy sytuacji w tych branżach przemysłu, w których zasięg nie ogranicza się do terenu okręgu izbowego, lecz znajduje zbyt dla swej produkcji w innych częściach kraju oraz w działalności eksportowej, to stwierdzić wypada, że polepszenie stanu gospod. kraju oraz ożywienie w wymianie handlowej międzynarodowej przyczyniło się do podniesienia zatrudnienia w tych branżach. Pod tym względem chciałbym wymienić branżę metalową i chemiczną oraz niektóre zakłady wyrobów drzewnych. W szczególności w branży metalowej wzrosło zapotrzebowanie na maszyny rolnicze w związku z podniesieniem się siły nabywczej rolnictwa w innych dzielnicach Polski oraz w związku z aktywnością tej branży w zakresie eksportu na rynki zamorskie. Również w branży wyrobów żeliwnych notujemy wzrost produkcji i eksportu, co jest tym bardziej znamienne, że w tej właśnie branży szczególnie dobitnie dały się odczuć trudności w zdobywaniu odpowiedniej ilości surowca.

Poza tym w dopełnieniu danych za pierwsze półrocze zanotować należy poważne braki w zaopatrywaniu naszego okręgu w koks, co z nadejściem sezonu zimowego znacznie utrudni sytuację w handlu tym towarem, jak i częściowo w przemyśle.

Z przemysłów o zasięgu lokalnym zaznaczył się wzrost zatrudnienia w przemyśle budowlanym w związku ze zbliżającym się zakończeniem sezonu budowlanego. Na ogół dane statystyczne, odnoszące się do zatrudnienia w głównych gałęziach przemysłu naszego okręgu, wskazują w roku bieżącym wzrost liczby robotniko-godzin, co jednak może nie świadczyć o wzroście rentowności produkcji ze względu na równoczesny wzrost cen surowców oraz na dokonanną w niektórych wypadkach podwyżkę cen robocizny.

W porównaniu z danymi, jakie zakomunikowane zostały Panom Radcom w wyżej wspomnianym sprawozdaniu z sytuacji gospodarczej, w położeniu handlu w okręgu izbowym w ciągu trzeciego kwartału nastąpiło dalsze pogorszenie. Nie zanotowano również poprawy w drobnym przemyśle. Główną przyczyną tego jest niepomyślne położenie rolnictwa, które po przejściowym polepszeniu sytuacji w roku zeszłym, dotknięte zostało w roku bieżącym skutkami niepomyślnego zbioru zbóż. Fakt ten ponownie obniża siłę nabywczą ludności rolniczej naszego okręgu, która ze względu na nieurodzaj nie jest w stanie wykorzystać przeszło 50% zwyżki cen na zboże. Sytuacja ta byłaby jeszcze gorsza, gdyby nie zanotowano niezwykle pomyślnych zbiorów ziemniaków, wynoszących ponad 100% zwyżki w porównaniu do zbiorów normalnych.

Na zakończenie tych rozważań pragnę zwrócić uwagę Panów Radców na wydarzenie wielkiej wagi dla naszego okręgu. a mianowicie: w dniu 1 kwietnia 1938 r. nastąpi powiększenie naszego okręgu izbowego o cztery powiaty województwa warszawskiego: Włocławek, Lipno, Rypin i Nieszawa. Poziom organizacyjny i techniczny naszego przemysłu oraz zwartość i jednolitość organizacyj kupieckich na terenie Pomorza powinny przyczynić się do wytworzenia siły przyciągającej dla działalności gospodarczej w nowej części okręgu izbowego, która ułatwiłaby zadanie zespolenia się nowych terenów z naszym dotychczasowym obszarem. Spodziewam się, że rozpoczęta już akcja zespoleniowa z naszej strony będzie nadal kontynuowana i pogłębiana ku pożytkowi ogólnemu i ku najszybszemu osiągnięciu tych ważnych celów, dla których rozszerzenie granic województwa pomorskiego i okręgu izbowego zostało dokonane.

Podstawy i cele kształcenia w zawodzie kupieckim

(Przemówienie Radcy J. Rummla, Przewodniczącego Rady Opiekuńczej Liceum Handlowego w Gdyni na uroczystości dorocznej w dniu 10 listopada 1937 roku).

Już od szeregu lat urządza nasza szkoła swoją doroczną uroczystość. Od szeregu lat wypuszcza ona swych wychowanków, wstępujących do życia praktycznego, do firm, które są właściwą wyższą szkołą dla każdego kto pragnie się poświęcić pracy w handlu.

Szkoła daje podstawy, rozwija inteligencję, ale jeszcze nie daje fachu. A nigdzie jak w Polsce nie odczuwa się większej potrzeby pracowników znających pewien odcinek pracy dobrze. Nie może być ideałem pozostanie na stałe lepiej czy gorzej opłacanym pracownikiem firmy. Nauka w szkole, praca w firmie winny być uważane jako stadium przygotowawcze do usamodzielnienia się, do stworzenia własnego, niezależnego warsztatu pracy. Mamy tysiące przykładów wskazujących, że człowiek przedsiębiorczy, a ruchliwy, znający dobrze ten lub inny interes może stworzyć, nie posiadając kapitałów, wielkie i prosperujące przedsiębiorstwo, zatrudniając i dając zarobki tysiącom ludzi. Kupiec jest pionierem życia, a jego duże zarobki są sprawiedliwą rekompensatą za jego umiejętność, wielką pracę i ryzyko. Któż jak nie kupiec otworzył rynki zbytu np.: dla produktów gospodarstwa wiejskiego, jak bekony, masło, jaja i setki innych, co daje dodatkowe zarobki rolnikom. Któż jak nie kupiec rzucił na rynki europejskie i udostępnił masom tak smaczny i pożywny owoc jak banany. Miasto, w którym ten kupiec się urodził postawiło mu pomnik.

Nasze zainteresowania zwłaszcza w literaturze obracają się dotąd więcej w dziedzinie eposu wojennego, mało się zwraca natomiast uwagi na czyny ludzi, budujących życie i stwarzających nowe wartości i ostatecznie zdobywających środki na obronę państwa. Więc byłoby dobrze, abyśmy się bardziej zainteresowali historią kupców, którzy stali się pionierami w tej lub innej dziedzinie i osiągnęli powodzenie. Starajmy się przeanalizować ich pracowite życie, abyśmy mogli tam znaleźć wskazówki jak postępować i co czynić należy.

Pamiętajmy przy tym, że najważniejszą jest myśl, a nie kapitał. Mamy wiele przykładów ludzi, którzy z niczego nawet u nas dorobili się milionów i stworzyli nowe możliwości zarobkowe tysiącom ludzi.

Pragnąłbym jeszcze zauważyć, że często się słyszy i czyta, że Rząd lub społeczeństwo muszą zrobić to lub inne, dać jedno lub drugie. Lecz ani Państwo, ani społeczeństwo nie są wszechwładne — i najwięcej czego można od nich wymagać — to stworzenie warunków sprzyjających pracy w tej lub innej dziedzinie.

Pamiętajmy, że nikt jeszcze nie stał się wielkim człowiekiem, czy to w handlu, czy to w innej dziedzinie — dlatego, że kto inny się o to starał. Doświadczenie życia uczy nas, że człowiek wybija się sam, swoim charakterem, głębokim poczuciem obowiązku, punktualnością i akuratnością, obserwując dokładnie życie dookoła, zdobywając doświadczenie, nie obawiając się żadnej pracy, korzystając z każdej sposobności, aby się czego nowego i pożytecznego nauczyć.

Dalszym ciągiem kształcenia się w zawodzie kupieckim jak już wspomniałem — jest firma, szkoła życia, szkoła praktyczna. I ten pracownik będzie miał powodzenie, który zżyje się z interesami firmy.

Życie łatwym nie jest i nic się nie daje samo, łatwo, szybko i bez pracy. Dużo trudności trzeba przezwyciężyć w drodze życiowej, lecz te trudności wyrabiają ludzi — a więc trzeba się raczej cieszyć, że one są, i z uśmiechem iść przez życie.

A poza tym — jeśli kto chce co mieć — trzeba najpierw dać.

Pragniemy wszyscy rozwoju polskiego handlu. Pragniemy, aby kupiec polski był znany dodatnio na całym świecie i mam nadzieję, że wy, rozpoczynający naukę, — dołożycie wszelkich starań, aby do zrealizowania naszych myśli się przyczynić.

Na zakończenie — pragnąłbym, abyście się starali należycie wykorzystać szkołę, wziąć z niej co się da, aby siebie dobrze do życia przygotować. Korzystajcie z tego, że przechodzicie szkołę w Gdyni — gdzie mamy przed sobą tak wielkie pole obserwacji, pozwala to na automatyczne niemal wchłonienie wielu wiadomości.

Jako pierwsze zadanie — wysunąłbym — dążenie do tego, aby każdy kto skończył nasze Liceum był tak przygotowany, żeby mógł bez trudu znaleźć pracę na całym świecie.

A niewątpliwie Dyrektor szkoły i personel pedagogiczny — wasi najbliżsi przyjaciele i doradcy — wam w tym pomogą.

Życzę wam powodzenia w nauce i chcę widzieć wielu z was w przyszłości — jako wielkich, zasłużonych i zamożnych kupców — właścicieli firm znanych i poważanych na całym świecie.

Jeśli Polska jak wiadomo posiada znakomitych i zdolnych techników, postarajmy się, aby miała i znakomitych kupców, którzy potrafią dobrze sprzedać produkt pracy naszych techników.

I to jest jedno z Waszych zadań.



IX PLENARNE ZEBRANIE IZBY.

Dnia 19 listopada odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora IX Plenarne Zebranie naszej Izby.

Otwierając zebranie p. Prezes Tor złożył gratulacje Radcom i Korespondentom Izby naszej z okazji odznaczeń, nadanych w dniu 11 listopada br.. a następnie wygłosił dłuższe przemówienie, obrazujące położenie gospodarczego okręgu Izby na tle sytuacji gospodarczej kraju oraz najbardziej charakterystycznych zjawisk gospodarczych w skali międzynarodowej. (Przemówienie to podajemy na wstępie niniejszego numeru). Następnie Dyrektor Izby dr J. Kulikowski złożył sprawozdanie z działalności Izby od chwili ostatniego Zebrania Plenarnego, poruszając najważniejsze sprawy natury zasadniczej, gdyż sprawozdanie szczegółowe, obejmujące okres działalności Izby w okresie 10 miesięcy rb. zostało rozesłane Radcom Izby poprzednio. W dalszym ciągu sprawozdania z prac Komisyj Izbowych złożyli przewodniczący tych Komisyj, a mianowicie p. Radca J. Rummel z prac Komisji Morskiej, p. Radca Korzeniewski z prac Komisji Podatkowej, wiceprezes Izby dr K. Kasperowicz — Komisji polityki handlowej i eksportowej, p. Radca inż. Namysłowski — Komisji Socjalnej, wiceprezes Izby inż. Dziedziul — Komisji Komunikacyjno-Turystycznej i wiceprezes dr Kasperowicz z prac Komisji Szkolnictwa Zawodowego.

Po tych sprawozdaniach przeprowadzona została dyskusja, podczas której omówione zostały poruszone w sprawozdaniach zagadnienia, zwłaszcza zaś niedomagania komunikacyjne na Pomorzu oraz w związku ze sprawozdaniem przewodniczącego Komisji Socjalnej Radcy inż. Namysłowskiego uchwalona została następująca rezolucja:

„Dekretem Prezydenta R. P. z dnia 14 I 1936 r. zostały obniżone składki, przypadające za ubezpieczenia emerytalne robotników i pracowników umysłowych w okresie od 1 lutego 1936 do 31 grudnia 1937 roku. Tym samym z dniem 1 stycznia 1938 r. miałaby nastąpić automatyczna podwyżka tych składek do poziomu poprzedniego.

Plenarne Zebranie Izby stwierdza, iż przywrócenie dawnego poziomu składek, który stanowił nadmierne obciążenie dochodu społecznego na rzecz ubezpieczeń. byłoby nad wyraz niebezpieczne i stanowiłoby czynnik hamujący procesy poprawy gospodarczej, tym bardziej, że sfery gospodarcze okręgu Izby opłacają podatek komunalny od dochodu, a nadto przedsiębiorstwa przemysłowe, leżąc daleko od źródeł podstawowych surowców (węgiel i żelazo), znajdują się w bardzo trudnym położeniu gospodarczym, z powodu wyższych kosztów produkcji.

Wobec powyższego Plenarne Zebranie Izby wypowiada się za przedłużeniem mocy obowiązującej wyżej wspomnianego dekretu".

Z kolei Plenarne Zebranie zatwierdziło wnioski Prezydium Izby w sprawie kredytów dodatkowych do budżetu Izby na rok 1937 w ogólnej sumie zł 103.000, a następnie po wysłuchaniu wniosków przewodniczącego niestałej Komisji Budżetowej p. Radcy J. Mazura jednogłośnie przyjęło preliminarz budżetowy Izby na rok 1938 w wysokości zł 446.800. Preliminarz ten zestawiony został na podstawie wyników gospodarki Izby w ciągu 3 kwartałów roku bieżącego oraz poprzednio był szczegółowo przedyskutowany na posiedzeniu niestałej Komisji Budżetowej oraz na posiedzeniach wszystkich trzech sekcyj Izby. Plenarne Zebranie przyjęło również wniosek Prezydium Izby w sprawie nabycia przez Izbę placu na boisko przy gmachu Izbowego Gimnazjum Kupieckiego w Grudziądzu.

W dalszym ciągu Plenarne Zebranie wysłuchało referatu wiceprezesa Izby dr. Kasperowicza w sprawie nowelizacji ustawy o prawie przemysłowym i w związku z tym uchwaliło rezolucję treści następującej:

„Plenarne Zebranie Izby stwierdza, iż nadesłany do zaopiniowania projekt noweli do prawa przemysłowego zmierza do wprowadzenia dalekoidących zmian w strukturze gospodarczej kraju przez włączenie do rzemiosła średniego i drobnego przemysłu oraz przemysłu chałupniczego.

Projektowana zmiana prawa przemysłowego jest wyrazem jednostronnych tendencyj i nie ma uzasadnienia gospodarczego ani precedensu w ustawodawstwach zagranicznych. W tym stanie rzeczy projekt noweli nie może uzyskać aprobaty ze strony samorządu gospodarczego przemysłowo-handlowego, w konsekwencji czego Plenarne Zebranie Izby zwraca się do Związku Izb Przemysłowo-Handlowych o stanowcze przeciwstawienie się projektowi noweli.

Plenarne Zebranie Izby stwierdza poza tym, że reforma prawa przemysłowego jest konieczna, odnośne prace winny być jednakże podjęte przy współudziale przedstawicieli wszystkich zainteresowanych dziedzin życia gospodarczego.

W końcu wyraża Plenarne Zebranie Izby ubolewanie, iż do opracowania projektu noweli nie powołano również reprezentantów izb przemysłowo-handlowych".

Plenarne Zebranie poprzedzone zostało posiedzeniami Sekcyj Izby, tak w dniu 17 listopada obradowała Sekcja Żeglugowo-Portowa, zaś w dniu 18 listopada Sekcja Przemysłowa i Handlowa. Przedmiotem obrad były sprawy, zamieszczone na porządku dziennym Plenarnego Zebrania.

PRZYJĘCIE NA CZEŚĆ ESTOŃSKIEGO MINISTRA SPRAW GOSPODARCZYCH P. K. SELTERA.

Z okazji pobytu w Gdyni estońskiego ministra spraw gospodarczych p. Karola Seltera, prezes Izby naszej pan Stanisław Tor wydał w dniu 18 listopada obiad na cześć gościa estońskiego i jego małżonki. W obiedzie tym wzięli udział Pan Minister Przemysłu i Handlu Roman z małżonką, Pan Wiceminister Przemysłu i Handlu Sokołowski z małżonką, Poseł Estoński w Warszawie p. Markus z małżonką, Dowódca Floty Admirał Unrug, Dyrektor Departamentu Morskiego p. L. Możdżeński, Komisarz Rządu m. Gdyni Mgr Fr. Sokół, Dyrektor Urzędu Morskiego Inż. St. Łęgowski, Prezes Honorowy Izby Inż. Napoleon Korzon, Wiceprezesi Izby pp.: Inż. Dziedziul, Dr Kasperowicz, F. Kollat, Dr Smoleń i Inż. Rawicz-Szczerbo, Konsul Estonii Radca Izby p. Cienciała, Dyrektor Izby Dr Kulikowski oraz osoby towarzyszące ministrowi estońskiemu Selterowi w jego podróży do Polski m. in. p. August Merits prezes Estońsko-polskiej Izby Handlowej w Tallinie oraz osoby towarzyszące ministrowi Romanowi. Przy deserze prezes Izby p. Stanisław Tor wygłosił przemówienie w języku francuskim, w którym wznosząc toast za zdrowie ministra Seltera zapewnił, że Izba nasza dołoży wszelkich wysiłków dla ożywienia wymiany handlowej pomiędzy Polską a Estonią oraz dla ułatwienia rozwoju stosunków w zakresie spraw morskich. Minister Selter w odpowiedzi swej zaznaczył, iż uważa Gdynię za wyraz prężności gospodarczej Polski i za jeden z wielu przejawów wytężonej pracy Polski w zakresie aktywności gospodarczej. Minister Selter podkreślił również rolę Polski na Bałtyku w chwili obecnej i w przyszłości i zakończył swe przemówienie życzeniem rozwoju gospodarczego Polski.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU PAŹDZIERNIKU BR. ORAZ W OKRESIE: STYCZEŃ — PAŹDZIERNIK BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego *w mies. październiku br.* osiągnęły *802.565,8 ton* wobec 748.278 ton w mies. wrześniu br. oraz 721.087,6 ton w mies. październiku 1936 r.

Miesiąc sprawozd. wykazuje 7,3%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. wrześniem br. (748.278 t.) oraz 11,3%-owy wzrost w stosunku do miesiąca października 1936 r. (721.087,6 t.)

Ogólne obroty w przeładunku towarów w porcie gdyńskim w okresie 10 (styczeń—październik) miesięcy br. (7.434.902,6 ton) wykazują 18,5%-owy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego (6.272.774,6 ton). Z wyżej wspomnianej ilości towarów przeładowanych w październiku na przywóz zamorski przypada 1.385.558,7 ton, zaś na wywóz zamorski — 6.049.343,9 ton.

Przywóz zamorski w okresie pierwszych dziesięciu miesięcy (styczeń—październik) br. wykazuje 37,2%-owy wzrost obrotów w porównaniu z przywozem zamorskim w analogicznym okresie roku ubiegłego (1.009.878,8 ton).

Wywóz zamorski w okresie: styczeń—październik br. wykazuje 14,9%-owy wzrost obrotów w stosunku do analogicznego okresu czasu roku ubiegłego (5.262.903,8 ton).

Import zamorski w miesiącu sprawozdawczym (115.428,6 ton) wykazuje 1,1%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem br. (116.684,1 ton) oraz 3,1%-owy spadek w stosunku do miesiąca października 1936 r. (119.105,4 ton).

Spadek importu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem rb. spowodowały przede wszystkim pozycje: rudy różne i wypałki pirytowe — 11.437 t. (13.395 t.), piryty — brak (7.500 t.), żużle Thomasa — brak (17.566 t.), korzenie — 87 t. (114 t.), żywica — 582 t. (790 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.164 t. (1.359 t.), tran — 700 t. (1.583 t.), siarka — 564 t. (801 t.), skóry — 2.518 t. (2.639 t.), odpadki wełniane — 32 t. (63 t.), przędza wełniana — 13 t. (31 t.), odpadki bawełny — 185 t. (228 t.), przędza bawełniana — 191 t. (231 t.), szmaty — 738 t. (868 t.), wyroby gumowe — 164 t. (185 t.), papa i tektura — 13 t. (46 t.), miedź — 971 t. (1.622 t.) oraz samochody. motocykle i części — 457 t. (507 t.)

Do pozycyj importu zamorskiego, które w miesiącu sprawozdawczym wzrosły należą: (w nawiasie dane za ubiegły miesiąc wrzesień rb): nasiona oleiste — 4.963 t. (3.612 t.), owoce świeże — 1.504 t. (1.092 t.), konserwy owocowe — 1.280 t. (636 t.), orzechy i migdały — 109 t. (80 t.), kawa — 380 t. (311 t.), herbata — 132 t. (86 t.), kakao — 419 t. (331 t.), rośliny i materiały roślinne — 152 t. (63 t.), śledzie świeże — 1.363 t. (909 t.). śledzie solone — 7.109 t. (4.027 t.), oleje — 167 t. (116 t.), asfalt — 223 t. (5 t.), napoje alkoholowe i inne — 147 t. (108 t.), tytoń — 598 t. (223 t.), farby — 180 t. (69 t.), garbniki — 1.355 t. (517 t.), fosforyty — 16.420 t. (9.557 t.), bawełna — 8.713 t. (6.730 t.), juta — 1.214 t. (602 t.), kauczuk — 504 t. (337 t.), papier i makulatura — 2.374 t.

(2.049 t.), celuloza — 773 t. (725 t.), żelazo surowe — 1.262 t. (807 t.), metale różne — 359 t. (210 t.), złom żelazny — 36.589 t. (28.936 t.), cyna — 159 t. (69 t.), maszyny, aparaty i części — 557 t. (391 t.) oraz części wagonów i lokomotyw — 216 t. (214 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę, sezonowe ożywienie importu owoców świeżych oraz śledzi świeżych i solonych. Doskonałe rezultaty daje import fosforytów. Z surowców włókienniczych bawełna wykazuje wzrost około 30%-owy. Poważny przeszło 25%-owy wzrost wykazuje przywóz złomu żelaznego.

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w mies. październiku rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego oraz mies. wrześniem rb. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Październik 1937 r.	Wrzesień 1937 r.	Październik 1936 r.
Nasiona różne	22	2	8
nasiona oleiste	4.963	3.612	2.743
ryż surowy	24	79	50
owoce świeże	1.504	1.092	1.167
owoce suszone	1.280	636	946
konserwy owocowe	16	9	2
orzechy i migdały	109	80	47
kawa	380	311	96
herbata	132	86	158
kakao	419	331	755
korzenie	87	114	141
rośliny i mat. rośl.	152	63	146
żywica	582	790	183
śledzie świeże	1.363	909	824
śledzie solone	7.109	4.027	5.351
rudy różne i wypałki pirytowe	11.437	13.395	19.378
piryty	—	7.500	—
oleje	167	116	98
smoła i smary	50	10	9
asfalt	223	5	—
tłuszcze i oleje rośl.	529	373	336
tłuszcze zwierzęce surowe	1.164	1.359	1.494
tran	700	1.583	342
napoje alkoholowe i inne	147	108	97
tytoń	598	223	84
siarka	564	801	149
przetwory chemiczne	150	141	615
farby	180	69	60
garbniki	1.355	517	804
fosforyty	16.420	9.557	14.468
żużle Thomasa	—	17.566	—
skóry	2.518	2.639	3.611
wełna	784	757	1.390
odpadki wełniane	32	63	104
przędza wełniana	13	31	20
bawełna	8.713	6.730	7.471
odpadki bawełny	185	228	271
przędza bawełniana	191	231	206
len, konopie, sizal i inne	92	46	37
juta	1.214	602	1.467
szmaty	758	868	1.488
kauczuk	504	337	395
wyroby gumowe	164	185	23
papier i makulatura	2.374	2.049	1.273
papa i tektura	13	46	12
celuloza	773	725	991
żelazo surowe	1.262	807	431
metale różne	359	210	448
złom żelazny	36.589	28.936	43.963
miedź	971	1.622	908
cyna	159	69	101
cynk	2	—	15
wyroby żelazne i metalowe	170	179	173
maszyny, aparaty i części	557	391	657
części wagonów i lokomotyw	216	214	414
samochody, motocykle i części	457	507	17
różne	4.533	2.748	2.653
Razem	115.429	116.684	119.105

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę dość poważny spadek w porównaniu z tym samym miesiącem r. ub. importu surowców hutniczych, jak rud i złomu żelaznego.

Wzrost importu wykazały m. in. artykuły spożywcze, jak owoce, śledzie, kawa i surowce chemiczne, a z artykułów tranzytowych — papier i makulatura. Zwraca również uwagę bardzo poważny wzrost importu samochodów, motocykli i części. Na wzrost importu zamorskiego w okresie pierwszych dziesięciu miesięcy wpłynęły artykuły kolonialne, jak: owoce południowe, herbata, kakao i orzechy, przeznaczone w przeważnej mierze dla macierzystego zaplecza. Wzrost importu śledzi łączy się nie tylko z poprawą konsumcji w głębi kraju, ale ze stałym doskonaleniem się własnych połowów dalekomorskich. Poprawa sytuacji w rolnictwie wpływa korzystnie na wzrost importu podstawowych surowców dla krajowych fabryk nawozów sztucznych. — Wzrost importu surowców hutniczych, jak rud i złomu, związany jest nie tylko z dalszym wzmożeniem się pracy w hutnictwie, lecz również ze zwiększeniem się ładunków tranzytowych. O stale rozwijającej się motoryzacji kraju świadczyłby bardzo poważny wzrost importu samochodów, motocykli i części. —

Zmniejszył się natomiast w okresie: styczeń—październik br. w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego import zamorski przede wszystkim surowców włókienniczych (bawełny, wełny, juty, lnu itp.) oraz wyrobów metalowych i niektórych towarów kolonialnych, jak kawa, ryż itp.

Wywóz zamorski w miesiącu *październiku rb.* (687.137,2 ton) wykazuje 8,8%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. mies. wrześniem rb. (631.593,9 ton), oraz poważny 14,2-owy wzrost w stosunku do mies. października 1936 r. (601.982,2 ton).

Najpoważniejszą rolę, jak w wielu podobnych miesiącach odegrała tu grupa wytworów mineralnych (w nawiasach dane za m. wrzesień br.): węgiel eksportowy — 529.401 t. (500.200 t.), węgiel bunkrowy — 56.105 t. (50.833 t.) oraz koks — 25.208 t. (13.802 t.) Poza grupą mineralną wzrosły pozycje: nasion i roślin — 506 t. (381 t.), bekonów — 2.152 t. (1.587 t.), drobiu i ptactwa bitego — 245 t. (159 t.), jaj — 2.710 t. (2.578 t.), masła — 723 t. (412 t.), cementu — 871 t. (261 t.), soli kuchennej i przem. — 960 t. (brak), przetworów mięsnych — 2.242 t. (2.061 t.), cukru — 4.502 t. (606 t.), bieli cynkowej — 542 t. (228 t.), siarczanu amonu — 5.066 t. (brak), bali i słupów — 11.560 t. (10.662 t.), papy i tektury — 259 t. (204 t.), żelaza surowego — 972 t. (372 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 3.261 t. (1.756 t.), cynku — 2.716 t. (1.514 t.) oraz blachy cynkowej — 478 t. (276 t.)

Dobrze rozwija się eksport produktów hodowlanych. Zwraca uwagę ukazanie się na eksporcie dużej pozycji cukru, podobnie zresztą jak i siarczanu amonu. Z produktów hutniczych wzmógł się bardzo poważnie eksport rur, cynku i blachy cynkowej.

Do pozycyj eksportu, które w miesiącu sprawozdawczym wykazały spadek należą (w nawiasach dane za mies. wrzesień br.): mąka ryżowa — 350 t. (700 t.), ryż wyłuszczony — 41 t. (104 t.), słód — brak (834 t.), makuchy — 250 t. (580 t.), sól potasowa — brak (4.900 t.), drzewo tarte — 13.435 t. (17.228 t.), papier — 656 t. (685 t.), żelazo handlowe — 4.665 t. (5.083 t.), wyroby metalowe — 490 t. (1.103 t.), oraz szyny kolejowe — 965 t. (1.012 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek eksportu tarcicy.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu październiku rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego oraz miesiącem wrześniem rb. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Październik 1937 r.	Wrzesień 1937 r.	Październik 1936 r.
Zboże	—	—	12
strączkowe	5	17	47
mąka ryżowa	350	700	669
mąka	—	—	20
mąka pastewna	—	—	249
ryż wyłuszczony	41	104	108
słód	—	834	865
owoce świeże	—	—	1
konserwy owocowe	3	1	—
nasiona i rośliny	506	381	99
szynki i inne peklowane	320	316	46
bekony	2.152	1.587	1.591
drób i ptactwo bite	245	159	321
jaja	2.710	2.578	1.698
masło	723	412	1.543
cement	871	261	336
sól kuch. i przem.	960	—	575
węgiel kamienny	529.401	500.200	457.755
węgiel bunkrowy	56.105	50.833	45.132
koks	25.208	13.802	24.134
oleje i parafina	—	—	12
tłuszcze zwierzęce	—	6	106
przetwory mięsne	2.242	2.061	1.360
cukier	4.502	606	599
napoje alkoholowe	15	17	13
spirytus	—	—	—
makuchy	250	580	987
wytłoki buraczane	—	—	900
salmiak	56	60	49
karbid	6	55	438
farby	—	—	5
mączka kostna	187	150	201
biel cynkowa	542	228	533
sól potasowa	—	4.900	3
saletra	1	9	2.356
siarczan amonu	5.066	—	3
skóry	100	137	87
tkaniny	442	522	583
bawełna i odpadki	76	226	75
bale i słupy	11.560	10.662	—
drzewo tarte	13.435	17.228	28.298
wyroby z drzewa	554	478	731
klepki	15	121	107
dykty i forniery	1.453	1.455	1.472
meble gięte	391	448	477
wyroby koszykarskie	17	56	78
papier	656	685	777
papa i tektura	259	204	182
celuloza	105	185	1.056
żelazo surowe	972	372	813
żelazo handlowe	4.665	5.083	10.188
metale różne	67	156	51
wyroby żelazne i metalowe	490	1.103	1.342
szyny kolejowe	965	1.012	1.660
rury żeliwne i żel.	3.261	1.756	2.680
cynk	2.716	1.514	903
blacha cynkowa	478	276	502
różne	11.993	7.060	7.153
Razem	687.137	631.594	601.982

Poważny wzrost wywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem 1936 roku spowodowała przede wszystkim grupa wytworów mineralnych jak: węgiel eksportowy oraz węgiel bunkrowy i koks. Poza grupą mineralną wzrosły pozycje: nasion i roślin, szynek i innych peklowanych, bekonów, jaj, cementu, przetworów mięsnych, cukru, siarczanu amonu, bali i słupów, rur żeliwnych i żelaznych oraz cynku.

Spadły natomiast przede wszystkim pozycje drobiu i ptactwa bitego, masła, saletry, tkanin, tarcicy, celulozy, żelaza handlowego oraz wyrobów żelaznych i metalowych.

Eksport zamorski w okresie pierwszych dziesięciu miesięcy (styczeń—październik) br. wykazuje 14,2%-owy wzrost obrotów w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego również przede wszystkim dzięki pozycjom grupy wytworów mineralnych: węgla eksportowego, węgla bunkrowego oraz koksu.

Poza grupą mineralną wzrosły pozycje: mąki ryżowej, szynek i innych peklowanych, przetworów mięsnych, bieli cynkowej, soli potasowej, siarczanu amonu, skór, bawełny i odpadków, bali i słupów, dykty i fornierów, mebli giętych, żelaza surowego i handl., metali różnych i wyrobów metalowych, szyn kolejowych, rur żeliwnych i żelaznych oraz cynku.

Szczególnie poważny wzrost eksportu wykazuje grupa hodowlana. Z przetworów chemicznych ok. 3-krotny wzrost wykazuje siarczan amonu. W grupie drzewa i jego wyrobów z wyjątkiem tarcicy wszystkie pozycje wykazują poważny wzrost. Spośród wytworów hutniczych poważny wzrost wykazują szyny kolejowe, kierowane w przeważnej mierze do Chin, Brazylii i Z. S. R. R. Dobre rezultaty daje również żelazo handlowe.

Spadek eksportu zamorskiego w okresie: styczeń—październik br. wykazały: mąka pastewna, ryż wyłuszczony, słód, nasiona i rośliny, drób, jaja, tłuszcze zwierzęce, cukier, makuchy, wytłoki buraczane, soda, karbid, saletra, tkaniny, drzewo tarte, papier, celuloza oraz blacha cynkowa.

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę nader poważny spadek eksportu tarcicy (ok. 44%) oraz cukru.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem rb. wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 563 (492) statki o pojemności 496.935 n. r. t. (482.531 n. r. t.), wyszło zaś 556 (505) statków o pojemności 495.412 n. r. t. (492.440 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Polska, Szwecja, Niemcy, Norwegia, Finlandia, Anglia, Włochy, Dania, Łotwa, Stany Zjedn. Am. P., Estonia, Holandia, Grecja, W. M. Gdańsk, Francja, Islandia, Jugosławia, Panama oraz Węgry.

Bandera polska powróciła na 1 miejsce, zajmowane ostatnio w m. sierpniu br. W związku z przesunięciem się bandery polskiej bandera szwedzka przesunęła się z 1 na 2 miejsce, bandera niemiecka z 4 na 3, bandera norweska z 8 na 4, bandera włoska z 6 na 7, oraz bandera angielska z 3 na 6. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Przy czym ogółem reprezentowane były bandery 19 (18) państw.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. październiku rb. wyniósł 882,7 n. r. t. (980,7 n. r. t.) Średni postój statków w porcie wyniósł 49,2 godzin (48,5 godzin). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 45 (43).

Ruch statków w miesiącu październiku br. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	NRT.	ilość	NRT.
Polska	62	72.579	61	71.947
W. M. Gdańsk	10	4.742	8	2.862
Anglia	22	41.033	24	46.618
Dania	54	28.408	51	26.319
Estonia	28	18.167	30	18.859
Finlandia	36	45.750	35	42.005
Francja	2	1.771	2	1.483
Grecja	6	13.558	6	12.127
Holandia	34	15.321	37	17.506
Islandia	2	1.200	2	1.200
Jugosławia	1	1.135	1	1.135
Łotwa	22	25.155	21	23.537
Niemcy	71	49.198	72	51.907
Norwegia	71	47.884	68	46.502
Panama	2	1.132	2	1.132
Stany Zjedn. A. P.	7	22.581	7	22.581
Szwecja	120	72.180	115	69.674
Węgry	1	346	1	346
Włochy	12	34.795	13	37.672
Razem	563	496.935	556	495.412

Ruch pasażerów w związku z niesprzyjającymi warunkami atmosferycznymi osłabł nadal bardzo poważnie, wykazując jedynie pewne ożywienie ruchu emigracyjnego.

Przyjechało bowiem 402 (1.504) osoby, w tym: z Anglii — 48, Argentyny — 33, Belgii — 14, Brazylii — 21, Danii — 53, Finlandii — 8, Francji — 11, Holandii — 4, Kanady — 15, Łotwy — 1, Niemiec — 1, Norwegii — 3, Stanów Zjedn. Am. P. — 162, Szwecji — 27 oraz via W. M. Gdańsk — 1. Wyjechało zaś 2.722 (3.530) osób, w tym: do Anglii — 537, Argentyny — 354, Brazylii — 480, Danii — 21, Estonii — 2, Francji — 163, Kanady — 121, Stanów Zjedn. Am. P. — 1.004, Szwecji — 1, Urugwaju — 37 oraz via W. M. Gdańsk — 2 osoby.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W PAŹDZIERNIKU.

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły w październiku 97.478 ton towarów, wobec 78.534 ton, przewiezionych w odpowiednim miesiącu ub. roku; wzrost więc przewozów wynosi 25 procent. Przewozy na liniach regularnych wzrosły przy tym znacznie więcej niż przewozy trampów: pierwsze przewiozły 42.671 t. ładunków (X 1936: 32.293 t.), drugie 54.807 t. (X 1936: 46.241 t.) Wobec tego, że już minął więcej niż rok od chwili uruchomienia wszystkich trampów Żeglugi nie można już

oczekiwać dalszego znacznego wzrostu ich przewozów, w zestawieniu z korespondencyjnymi miesiącami poprzedniego roku, natomiast należy się spodziewać dalszego systematycznego wzrostu przewozów na statkach liniowych, czego wymownym przykładem jest miesiąc sprawozdawczy.

Eksport na liniach regularnych Żeglugi Polskiej z 25.463 ton wobec 19.822 t. w październiku 1936 r. wzrósł w liczbach bezwzględnych nieco więcej, natomiast procentowo znacznie mniej niż import, który dał 15.105 t. (X 1937: 10.151 t.) W tranzycie morskim (710 t.) i w przewozach między portami zagranicy (1.393 t.) zmian większych nie ma (X 1936: obie grupy przewozowe razem: 2.320 t.)

Wywóz na trampach objął 32.764 t. towarów (X 1936: 24.009 t.), przywóz na trampach 22.043 t. (X 1936: 22.142). Uderzająca jest stacjonarność pozycji importowej. Jak i w zeszłym roku przewożono wyłącznie rudę żelazną. Żegluga Polska w okresie zimowym zaniechała przewozów typowego swego ładunku powrotnego — kostki granitowej ze Szwecji i powróciła do przewozów rudy, które dały ilość prawie dokładnie taką samą co w październiku ub. roku. Pokaźny za to wzrost dały przewozy eksportowe, i to: węgla 19.129 t. (X 1936: 13.011 t.), przewozy koksu — 8.015 t. (X 1936: 9.346 t.) utrzymały się na zeszłorocznym poziomie kiedy koniunktura wywozowa dla koksu już była w pełni, wreszcie zamiast zeszłorocznej pozycji 1.742 t. owsa figuruje 4.620 t. kopalniaków, co zawdzięczać należy wycofaniu „Wisły“ z linii południowo-amerykańskiej i użyciu jej do przewozów drzewa do Anglii w kierunku eksportowym i tomasyny z Belgii w kierunku importowym.

Ogólny eksport na statkach Żeglugi Polskiej S. A. wyraził się liczbą 58.227 t. (X 1936: 43.921 t.), import 37.148 t. (X 1936: 32.293 t.), przewozy między portami obcymi i w tranzycie morskim — 2.103 t. (X 1936: 2.320 t.)

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły w m-cu sprawozdawczym 11.449 ton towarów, co stanowi poważny wzrost wobec października ub. roku, kiedy przewieziono 9.944 t. towarów. Z tej ilości przypadło na eksport 8.801 t. ładunków (X 1936: 5.429 t.), na import 2.648 t. (X 1936: 4.583 t.) Należy więc zanotować, na tle znacznego ogólnego ożywienia przewozów w Polbrycie, niezwykłe ożywienie eksportu przy równoczesnym, również znacznym, osłabieniu importu.

Na obu liniach angielskich — do Londynu (linia dwutygodniowa) i do Hull (linia tygodniowa) przewieziono razem 10.810 t. (X 1936: 9.564 t. i 43 konie), w tym w wywozie 8.266 t. (X 1936: 5.361 t.), w przywozie 2.544 t. (X 1936: 4.203 t.)

Do Londynu wywieziono 4.122 t. w tym przez Gdynię 3.623 t., przez Gdańsk 499 t., do Hull 4.144 t., w tym przez Gdynię 1.667 t., przez Gdańsk 2.477 t. Z Londynu przywieziono 1.336 t., w tym do Gdyni 1.026 t., do Gdańska 310 t. Z Hull przywieziono 1.208 t., w tym do Gdyni 978 t., do Gdańska 230 t. Na linii Gdynia — Havre, służącej głównie ruchowi wyjściowemu emigrantów do Havre i do Londynu, dokąd dwutygodniowy statek tej linii — „Warszawa“ zawija również, przewieziono 639 t. towarów (X 1936: 380 t.), w tym w wywozie 535 t. (X 1936: 68 t.), w przywozie 104 t. (X 1936: 312 t.) Na tej więc linii, mającej skromny jeszcze ruch towarowy, zaszedł w bieżącym miesiącu *rekordowy* względny wzrost przewozów, przy jeszcze większym niż na angielskich liniach przesunięciu środka ciężkości pracy przewozowej w kierunku eksportowym.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) przewiozły ogółem 36.615 t. ładunku (X 1936: 45.259 t. węgla, wyłącznie eksportowego), w tym węgla eksportowego 30.678,5 t., węgla obcego — z Methil do Kopenhagi 3.193 t., oraz 2.743,5 t. bauksytu (rudy) z Sibenik do Limhamn. Węgiel eksportowy poszedł do Szwecji (19.070.5 t.), do Norwegii (5.613 t.), do Belgii (3.165 t.), do Holandii (2.830 t.) Podróży dokonano 13 (16) i odwiedzono porty: Göteborg (3 razy), Limhamn (2 razy), Slite. Rotterdam, Oernsköldsvik, Halden, Helsingborg, Zeebrügge, Kopenhagę.

Uwaga: Dane o statkach towarzystwa *„Gdynia—Ameryka L. Ż.“* i ogólne liczby statystyczne podane zostaną w następnym numerze.

LINIA REGULARNA GDYNIA — PORTY POŁUDNIOWO - AMERYKAŃSKIE NA PACYFIKU.

Szwedzkie Towarzystwo Okrętowe Johnson Line uruchomiło bezpośrednią regularną komunikację z Gdyni do Venezueli. Kolumbii. Ekwadoru, Peru i Chile. Jako pierwszy statek ładował w Gdyni dnia 22 bm. nowy pośpieszny motorowiec „Chile“, następny m/s „Valparaiso“ będzie ładował 22 grudnia rb.

Aczkolwiek podaż ładunku jest na razie dla tego kierunku bardzo mała, Oceaniczna Agencja Okrętowa, będąca maklerem tej linii w porcie gdyńskim, przypuszcza, że uda się jej drogą akwizycji nie tylko w Polsce, ale i w Czechosłowacji otrzymać dostateczne ładunki dla tej linii.

Zaznaczyć należy, że Johnson Line zdecydowała od razu uznać Gdynię jako port zasadniczy, t. zn., że nie będzie liczyć gdyńskiego dodatku frachtowego, który jest obliczany przez inne linie w wysokości sh. 11/6 za tonę lub m³. Nie będzie również liczyć 10% primage, co umożliwi łatwiejszą kalkulację eksporterom oraz stawia tychże w tych samych warunkach pod względem transportu, jakimi dysponują zachodnio-europejscy kupcy. —

SYTUACJA W ZAKRESIE TRANSPORTU TOWARÓW Z GDYNI NA DALEKI WSCHÓD.

Polska Agencja Morska, będąca maklerem linii regularnej Gdynia — Daleki Wschód w sposób następujący sformułowała ostatnio swe informacje, dotyczące transportu towarów na rynki tamtejsze:

1) Jest rzeczą bardzo prawdopodobną, że w najbliższym czasie port w Shanghaju zostanie uznany za bezpieczny dla żeglugi.
2) Z chwilą ogłoszenia o powyższym statki Linii Gdynia — Daleki Wschód będą mogły zabierać ładunki, przeznaczone do Shanghaju w możliwie najkrótszym czasie, przeładowane w innych portach w związku z wybuchem działań wojennych w Chinach.
   Towary w ten sposób przewożone opłacać będą specjalną stawkę frachtową, która ustalona zostanie przez konferencję.
3) Załadowcy zainteresowani, których towary przewiezione były statkami linii Gdynia—Daleki Wschód, proszeni są przeto o porozumienie się z ich przedstawicielami na Dalekim Wschodzie, celem ustalenia i zaaranżowania wysyłki towarów, wyładowanych w innych portach, do Shanghaju w możliwie najkrótszym czasie.

NOWE DŹWIGI W PORCIE GDYŃSKIM.

Na nabrzeżu Francuskim zostały ustawione dwa nowe dźwigi, oznaczone kolejnymi numerami 63 i 64. Dźwigi te wyposażone są w specjalne przejścia (paserelki), umożliwiające bezpośrednie przechodzenie pasażerów ze statku na I piętro Dworca Morskiego. Dźwigi te mogą być używane jako dźwigi i jako paserelki jednocześnie jako oba te urządzenia.

1. Przy pracy dźwigów nr 63 i 64 i jednoczesnym wykorzystaniu ich jako przejścia dla pasażerów, pobiera się normalne opłaty, przypadające na pracę dźwigów o sile nośnej do 3 ton w myśl regulaminu eksploatacji państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie w Gdyni z dnia 7 XII 1933 r. § 15 poz. A/1 i B/1 (Monitor Polski z 16 XII 1933 r. nr 288, poz. 313).

2. Przy wykorzystaniu dźwigów nr 63 i 64 jako paserelek bez pracy samego dźwigu pobiera się 50% opłaty za pracę dźwigów dla towarów masowych wg poz. B/1 § 15 wyżej cytowanego regulaminu. W razie wykorzystania przejścia na dźwigach w dnie świąteczne, dodatek świąteczny doliczany nie będzie.

3. Przy wykorzystaniu dźwigów nr 63 i 64 jako przejścia na statki turystyczne pod banderą państw obcych, opłaty nie będą pobierane.

SPRAWA ZWROTU POSTOJOWEGO WAGONÓW W WYPADKU DZIAŁANIA SIŁY WYŻSZEJ.

W opracowaniu Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Ministerstwa Komunikacji znajduje się nowy projekt, regulujący zwrot postojowego wagonów w wypadku działania siły wyższej. W związku z tym ma zostać stworzony specjalny fundusz przy Min. Komunikacji, którym będzie administrował Komitet, złożony z przedstawicieli Rady Portu w Gdańsku i Urzędu Morskiego w Gdyni. Komitet ten ma rozpatrywać i decydować złożone wnioski. Zwracanoby najwyżej 50% kosztów postojowego za pierwsze trzy dni. Jeżeli projekt ten dojdzie do skutku, to działalność jego obejmie tylko nowe wnioski. Natomiast wnioski dotychczas złożone pozostaną bez rozpatrzenia.

ROZPORZĄDZENIE W SPRAWIE ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ, DOTYCZĄCE BAREK ŚRÓDLĄDOWYCH.

W Pom. Dzienniku Wojewódzkim nr 24 z dnia 15 XI br. ukazało się rozporządzenie porządkowe dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z 1 XI 37 o uprawianiu przybrzeżnej żeglugi morskiej pomiędzy Gdańskiem a Gdynią przez barki żeglugi śródlądowej bez własnego napędu.

Rozporządzenie powyższe reguluje warunki, na jakich barki żeglugi śródlądowej mogą kursować na wodach portowych oraz morskich pomiędzy Gdańskiem a Gdynią.

Rozporządzenie powyższe wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, t. j. od dnia 16 lutego 1938 r.

WIADOMOŚCI MORSKIE

DUŃSKA OPINIA ZA USTAWOWYM ZAPEWNIENIEM PRAWA NABYWANIA STAREGO TONAŻU.

Przez szereg lat duńskie ograniczenia rządowe prawa nabywania starego tonażu za granicą, a nawet zakazy jego nabycia były szczególnie dotkliwie odczuwane przez mniejszych a zwłaszcza początkujących armatorów. Opinia publiczna zwróciła się obecnie stanowczo przeciwko tym ograniczeniom, mimo że w ostatnim czasie przepisy zostały złagodzone i rząd daje w pewnych warunkach licencje na nabycie statków z drugiej ręki, za granicą, lecz nie starszych ponad 20 lat. Zainteresowane koła jednak i to uważają za niewystarcza-

jące, gdyż zarządzenie może być w każdej chwili cofnięte i wobec tego nie może zastąpić trwałych podstaw. jakie daje ustawowe załatwienie sprawy.

Rada Żeglugowa (Söfartsraadet) wreszcie wypowiedziała swe poglądy na to zagadnienie w sprawozdaniu swym dla Komisji Parlamentarnej, wysuwając tezę, iż ustawowo import statków musi być wyjęty spod jakichkolwiek zakazów lub ograniczeń. Raport stwierdza, że statki starsze są tańsze od nowych i że nabycie takiego tonażu „drugiej ręki" za granicą wymaga mniej pieniędzy w obcych walutach i statki takie tak samo dobrze jak nowe spełniają swe zadanie ściągania do kraju obcych walut, ich zaś załogi i utrzymanie są takie same jak u nowych okrętów.

„Z punktu widzenia użytkowego są one więc tak samo dobre jak nowe statki. Nowe towarzystwa żeglugowe lub nowi prywatni armatorzy, którzy dają przemysłowi nową krew i nową przedsiębiorczość mogą, co jest regułą, rozpoczynać swą pracę tylko starszym tonażem. Można powołać się na inne kraje, na przykład na Finlandię, która przez długie lata nabywała liczne stare okręty i obecnie buduje handlową flotę potężną i konkurencyjną, której ciśnienie zacznie niebawem dotkliwie się odczuwać. Żegluga jest najbardziej międzynarodowym ze wszystkich przemysłów i może wobec tego pracować i postępować naprzód tylko w warunkach najbardziej swobodnych. Rada Żeglugowa wnioskuje wobec tego, że duńska żegluga winna być zwolniona od jakichkolwiek ograniczeń w sprawie nabywania tonażu za granicą. Istniejące ograniczenia nie przynoszą korzyści nikomu i stanowią jedynie przeszkodę dla duńskich armatorów w wykonywaniu ich interesów na sposób najtańszy i najbardziej celowy".

Dodać należy, że jeszcze lepszym, i bliższym Danii, a może dlatego przez Radę nie cytowanym, przykładem przejścia z tonażu starego na nowy w procesie rozwojowym, jest Norwegia. Mniejszy jej tonaż jednak jest przeważnie stary, a przecież kryje się za nim przedsiębiorczy narybek skromniejszych, częściowo początkujących armatorów. Nie każde przedsiębiorstwo żeglugowe oczywiście musi i może zaczynać od mniejszych statków, jednak, pomijając afiliowane przedsiębiorstwa, nowi armatorzy zmuszeni, np. wobec odległości przewidzianych przewozów, dla lepszej rentowności, itp. posługiwać się tonażem większym, tym bardziej stosują na początku statki stare. Łatwiej jest ze starszym statkiem zacząć, ryzyko jest mniejsze itp.

Zaznaczyć jeszcze należy, że energiczny ton duńskiej Rady Żeglugowej w dużej mierze tłumaczy się niezwykle wysokimi cenami nowego tonażu i często niemożliwością otrzymania go w terminie. Sprawa więc jest raczej koniunkturalna, ma jednak takie zasadnicze podłoże: duński przemysł żeglugowy, nie będąc sam nigdy subwencjonowany i nie szukając jakiejkolwiek pomocy rządowej nie chciałby sam służyć jako ukryta subwencja dla duńskiego przemysłu okrętowego, któremu powinna wystarczyć koniunktura.

ROZWÓJ NORWESKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Na pierwszego listopada rb. Norwegia liczyła ogółem 1909 statków pojemności 4,38 mil. TRB., co w porównaniu ze stanem na 1 stycznia rb. wykazuje wzrost o 40 statków pojemności 264 tys. TRB. Norwegia posiada obecnie 1.875 tys. ton parowców i 2.505 tys. ton motorowców. Przewaga motorowców nad parowcami wzrośnie niedługo jeszcze bardziej, gdyż ze znajdujących się w budowie 108 statków pojemności 540 tys. ton, na motorowce przypada 87 jednostek pojemności 503 tys. ton, na parowce przypada zatem mała reszta. Norweska flota handlowa stanowi 6,6% światowej floty, a w 1886 r., tj. przed 50 laty wynosiła 6,9%. Moment ten podkreślają Norwegowie na zarzuty pewnych sfer angielskich, że Norwegia niewspółmiernie rozbudowuje swoją flotę.

REKORDOWY RUCH STATKÓW W ANTWERPII.

W miesiącu październiku weszło do portu w Antwerpii 1.127 statków, jest to najwyższa cyfra od 1926 r., kiedy również w październiku weszło 1.154 statków. W ciągu dziesięciu miesięcy rb. weszło 10.228 statków ogólnej pojemności 20,8 mil. ton, w tym w miesiącu październiku — 2,22 mil. ton.

PODWYŻKA TARYF PASAŻERSKIEJ I FRACHTOWEJ DO AMERYKI POŁUDNIOWEJ I PÓŁNOCNEJ.

Towarzystwa żeglugowe należące do Konferencji południowo-amerykańskiej postanowiły podnieść od 1 grudnia o 10% stawki pasażerskie na swych statkach, motywując to zarządzenie zwyżką kosztów szczególnie na paliwo pędne.

Towarzystwa żeglugowe angielskie i amerykańskie, należące do Transatlantyckiej Konferencji Frachtowej, postanowiły podwyższyć od 1 stycznia o 10% wszystkie frachty z Anglii do portów wschodnich Kanady i Stanów Zjednoczonych. Również od 1 stycznia podwyższone będą stawki z angielskich portów do Północnego Pacyfiku.

ROZBUDOWA PORTU W KEMI.

Władze fińskie zamierzają rozbudować port w Kemi, przystosowując go do wymogów rozwijającego się tam przemysłu. Mianowicie ma być zbudowane nowe nabrzeże długości pół kilometra oraz falochron; poza tym mają być pogłębione baseny portowe do 28—30 stóp, aby

udostępnić port większym statkom. Ogólny koszt tych prac wyniesie 38 mil. fr. marek. Kemi posiada tartaki i eksportuje poważne ilości drzewa, ale tylko w ciągu 6 miesięcy, gdyż w zimie zamarza. Zamierzone więc ulepszenia portowe mają na celu zwiększenie ruchu statków w czasie miesięcy letnich.

CENTRALNA ORGANIZACJA DLA POPIERANIA NIEMIECKICH PORTÓW MORSKICH.

W Niemczech założona została specjalna instytucja pod nazwą „Wydział obrotów niemieckich portów morskich" („Verkehrsausschuss der deutschen Seehäfen"). Zadaniem jego będzie scentralizowanie zagadnień interesów portowych, przede wszystkim w celu zwiększenia ogólnych obrotów przez porty niemieckie.

KONFERENCJA ŻEGLUGOWA W OSLO ODBĘDZIE SIĘ DOPIERO W STYCZNIU.

Narada żeglugowa t. zw. „państw grupy Oslo", to znaczy państw skandynawskich i Holandii odbędzie się nie jak przypuszczano w listopadzie, lecz dopiero w styczniu, i to wyłącznie z powodu przeciążenia armatorów w chwili obecnej bieżącą pracą.

TRANZYT TOWARÓW AUSTRIACKICH PRZEZ TRIEST.

Mimo silnego poparcia czynników miarodajnych, jakiego doznaje port w Trieście, ruch towarowy w tym porcie nie wykazuje stałego rozwoju. Jedynie zaznacza się w ostatnich czasach wzrost tranzytu austriackiego w wywozie. Lecz i tu zauważa się, mimo wydatnego uprzywilejowania Austrii od marca r. 1934, daleko mniejszy wzrost, aniżeli się spodziewano. W przywozie zmniejszył się nawet udział Austrii.

Oto kilka liczb:

	Towary na wyjściu	Przesyłki pochodzące z Austrii	
	Ogółem w tonach	tony	%
1931	607.900	136.900	23
1934	590.800	148.100	25
1936	783.000	256.600	33
I półrocze 1937	564.000	192.500	33

	Towary na wejściu	Przesyłki przeznaczone dla Austrii	
	Ogółem w tonach	tony	%
1931	1.762.600	380.200	22
1934	1.816.200	298.300	16
1936	1.761.300	224.200	16
1 półrocze 1937	986.400	158.700	16

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW IMPORTOWYCH W WARSZAWIE I GDYNI.

Dnia 18 listopada br. nowoukonstytuowany Komitet Przywozowy przy Radzie Handlu Zagranicznego, który przejął czynności Centralnej Komisji Przywozowej, dokonał podziału między poszczególne Izby następujących kontyngentów: pomarańcze z Palestyny, śliwki suszone z Rumunii, orzechy, kasztany i migdały z Cejlonu, Bryt. Afryki Wschodniej i Zachodniej, wanilia, szafran, oliwa, kosmetyki, żelatyna i wyroby z żelatyny z Francji, jelita z Finlandii, jelita i tran ze Szwecji, oleje roślinne z Anglii i skóry surowe dla przemysłu.

Dnia 16 listopada na posiedzeniu Regionalnego Komitetu Przywozowego tutejszej Izby dokonano podziału kontyngentów na: banany z Jamajki, rodzynki z Cypru, pieprz, ziele angielskie, goździki, kwiat goździkowy z Bryt. Afryki Wschodniej i Zachodniej, Bryt. Indyj Zachodnich, Malai Bryt. i Zanzibaru, ziele angielskie z Jamajki, cynamon, herbatę z Cejlonu, kawę z Kolonij Angielskich w Afryce, przędzę wełnianą, odpadki wełniane, przędzę bawełnianą i jelita z Anglii, jelita z Czechosłowacji, Kanady, U. S. A. i Chin, orzechy ziemne i pieprz z Indyj Holenderskich, masło kakaowe z Holandii, tkaniny bawełniane, bieliznę, chustki, sieczkę szklaną i paciorki z Czechosłowacji, rodzynki, koryntki i figi z Grecji, maszyny do pisania z Niemiec, trawę morską z kolonij francuskich, oraz kalafonię i korzeń ryżowy z kontynentu ogólnego.

FRACHTY NA STAL I ŻELAZO DO AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

Zostało przedłużone do 30 czerwca 1938 r. porozumienie między kartelem międzynarodowym stali a Konferencją La Platy w sprawie frachtów na żelazo i stal.

Zasadniczy fracht przewozu żelaza i stali do Buenos Aires obniżono z 14 szylingów w złocie do 13 szylingów w złocie za tonę. Nowe porozumienie zawiera klauzulę wypowiedzenia umowy.

USTALANIE WAGI ŚWIŃ ŻYWYCH PRZY WYWOZIE.

Ministerstwo Skarbu w okólniku z dnia 19 XI 1937 r. L. D. IV. 24031/3/1937 wydało następujące zarządzenie, skierowane do urzędów celnych:

Przy wywozie za granicę świń żywych, strony przedstawiają urzędom celnym doku-

menty (zaświadczenia walutowe, świadectwa rozrachunkowe), w których oprócz ilości sztuk jest podana również waga brutto świń. Wymienioną wagę brutto należy rozumieć w pojęciu handlowym, jako wagę samego żywca, w danym przypadku wagę świń żywych bez ściółki i paszy, wobec czego urzędy celne powinny przy wywozowej odprawie celnej ustalać wagę samych świń żywych. Biorąc pod uwagę, że wyładowanie świń żywych z wagonu celem ustalenia ich wagi napotkałoby na znaczne trudności, należy od wagi ogólnej załadowanego wagonu potrącić tarę wagonu, a następnie od otrzymanej w ten sposób wagi świń łącznie ze ściółką i paszą odliczyć dodatkowo 10% na ściółkę i paszę. Wagę otrzymaną po potrąceniu 10% na ściółkę i paszę przyjmuje się jako wagę samych świń żywych.

DOSTAWY SZYNEK W PUSZKACH DO WIELKIEJ BRYTANII.

Pomimo wprowadzenia kwoty na szynki puszkowane w r. b. w przywozie do Anglii, polski eksport tego artykułu w pierwszych dziewięciu miesiącach b. r. podniósł się, a mianowicie z 19.019 cwts. w r. ub. do 21.435 cwts. w r. b. Natomiast wywóz wszystkich innych państw, za wyjątkiem tylko Danii, która również swój wywóz szynek puszkowanych powiększyła, wykazuje poważną zniżkę, a w szczególności Francji i Niemiec.

Ogólny przywóz szynek puszkowanych z krajów pozaimperialnych w pierwszych dziewięciu miesiącach wynosił 54.011 cwts., zamiast 62.043 cwts. w r. ub. Biorąc pod uwagę, że Board of Trade, wprowadzając kwotę szynek puszkowanych, zamierzał utrzymać ich przywóz w granicach 58.000 cwts. rocznie, można stwierdzić, że program ten w okresie roku zostanie prawdopodobnie zrealizowany. Dania, rozporządzająca całoroczną kwotą 10.513 cwts., przywiozła w pierwszych dziewięciu miesiącach 12.883 cwts., t. j. przekroczyła ją o przeszło 2.000 cwts. Polska z udziałem 15.565 cwts., wysłała 21.435 cwts., czyli około 6.000 cwts. więcej. Udział swój przekroczyła również Belgia, wysyłając 2.896 cwts. w dziewięciu miesiącach, zamiast 1.458 cwts. w całym roku; natomiast Francja — 3.240 cwts., zamiast 5.453 cwts.; Austria przekroczyła swój kontyngent, wysyłając 2.907 cwts., zamiast 1.634 cwts.; Niemcy miały globalną kwotę na wszelkiego rodzaju bekon w wysokości 11.700 cwts., a wysłały tylko szynki puszkowane w ilości 4.973 cwts.; Holandia przysłała 2.756 cwts. zamiast 2.957 cwts.; Czechosłowacja przekroczyła swoją kwotę, wysyłając 1.105 cwts., zamiast 581 cwts.; Jugosławia 955 cwts., zamiast 453 cwts.; Szwajcaria 138 cwts., zamiast dozwolonych 1.066 cwts.; U. S. A. 357 cwts., zamiast 506 cwts.

Jak wynika z tych cyfr, jedynie Niemcy, Francja, Szwajcaria i Stany Zjednoczone swojej kwoty nie wypełniły, natomiast wszystkie inne państwa zainteresowane w wywozie, kwoty swoje przekroczyły.

DOSTAWY SMALCU I TŁUSZCZÓW ZWIERZĘCYCH DO MEKSYKU.

Na rynku meksykańskim istnieją poważne możliwości zbytu smalcu wieprzowego. Import tego artykułu wynosił

w 1930 r.	13.407.186 kg
w 1931 r.	3.120.777 kg
w 1935 r. spadł do	275.977 kg.

W latach 1936 i 1937 import wzrósł ponownie, lecz brak dotąd oficjalnych danych statystycznych za te lata.

Dotychczasowym głównym dostawcą smalcu były Stany Zjednoczone. Meksyk sprowadzał jednak artykuł ten również z Europy (m. in. z Holandii.) Według posiadanych informacyj, cena smalcu amerykańskiego wynosi obecnie 13 centów amerykańskich za funt w pudełkach metalowych 17 kg loco stacja graniczna w Laredo, Texas.

Meksyk stanowi również poważny rynek zbytu dla innych tłuszczów i olejów zwierzęcych. Głównym dostawcą tego artykułu są również Stany Zjednoczone A. P.

W roku 1935 import tego artykułu wynosił 8.281.950 kg, wartości 1.281.790 pesos.

DOSTAWY NACZYŃ EMALIOWANYCH DO ARGENTYNY.

Ze względu na obowiązujące w Argentynie zarządzenia sanitarne w stosunku do importu naczyń emaliowanych, dostawy szeregu firm zagranicznych automatycznie odpadły, a w związku z tym konkurencja na rynku osłabła. Zaznaczyć należy, że jednocześnie następuje wzrost produkcji krajowej, co z kolei nie rokuje większych widoków na rozszerzenie zbytu artykułów produkcji zagranicznej.

Mimo to, jak wynika ze statystyki argentyńskiej, przywóz naczyń emaliowanych w I półroczu 1937 wzrósł do 355 tys. kg z 338 tys. kg w I półroczu 1936. Osłabienie konkurencji zagranicznej, o którym wyżej była mowa, odbiło się na dostawach z Polski, które wzrosły z 45.000 zł w pierwszej połowie 1936 r. do wysokości 190.000 zł w pierwszej połowie roku bież. Firmy polskie, które wywożą naczynia emaliowane, odpowiadające wymogom sanitarnym Argentyny, mają więc nadal szanse rozwoju swych dostaw.

NOWE PRZEPISY O IMPORCIE CUKRU DO GRECJI.

Zarządzenie Ministra Ekonomii Narodowej z dnia 8 X br. znosi system specjalnych zezwoleń na przywóz cukru do Grecji, jaki obowiązywał dotychczas, wprowadzając wolny import tego artykułu ze wszystkich krajów produkujących, na zasadach jak następuje:

Importować cukier do Grecji bez specjalnego zezwolenia może każda firma, która jest zarejestrowaną, jako trudniąca się handlem artykułami kolonialnymi. Płatności z tytułu importu mogą być dokonywane wyłącznie drogą otwarcia akredytywy (crédit confirmé) na całą wartość towaru w banku emisyjnym, bądź w którymkolwiek z banków upoważnionych do dokonywania podobnych transakcyj.

Jednocześnie z otwarciem akredytywy, importer obowiązany jest wpłacić 20% od wartości transakcji w Banku Grecji na konto budowy gmachu dla Ministerstwa Ekonomii Narodowej w Atenach, jeżeli chodzi o cukier pochodzenia angielskiego, — przy czym jako podstawa wymiaru powyższego podatku, brana jest cena cukru na giełdzie londyńskiej, notowana w przeddzień otwarcia akredytywy, wraz z kosztami transportu, ubezpieczenia itd., inaczej mówiąc, cif porty greckie. W wypadku importu cukru z innych krajów (poza W. Brytanią), z którymi obowiązują płatności w dewizach, importer jest obowiązany wpłacić poza pow. 20% jeszcze ¾ różnicy między ceną cukru angielskiego cif porty greckie, a ceną cukru pochodzenia danego kraju, również cif porty greckie, od całej sumy transakcji. Przy imporcie cukru, pochodzącego z krajów, z którymi Grecja posiada układ kompensacyjny, obowiązuje wpłata tylko 20% wartości transakcji.

Zarządzenie ustala również terminy clenia cukru w porcie Pireus, które są następujące:

W wypadkach załadowania towaru w jednym z portów śródziemnomorskich obowiązuje termin oclenia w ciągu 30 dni od daty otwarcia akredytywy, w stosunku do innych portów europejskich 45 dni, a w odniesieniu do portów kontynentu amerykańskiego 75 dni. Terminy powyższe ulegają rozszerzeniu o dni 15, jeżeli wysyłka towaru ma miejsce do innych portów greckich poza Pireusem.

ZAPOTRZEBOWANIE NA MATERIAŁY BUDOWLANE W PALESTYNIE.

W roku 1935 import materiałów budowlanych osiągnął maksymalną wysokość i wynosił 1.900 tysięcy funtów pal. W roku 1936 import spadł do 990 tysięcy funtów pal. co oznacza spadek o 50%. Zniżka importu materiałów budowlanych była w roku ostatnim większa niż spadek ruchu budowlanego (o 37%), co wynikało z posługiwania się rezerwami materiałów pozostałych z r. 1935.

W pierwszej połowie 1937 powiększył się znowu materiałów budowlanych i wynosił Ł. P. 673.785 t. j. 68% importu w roku ubiegłym, mimo że ruch budowlany nadal zmniejszył się. Wzrost importu materiałów budowlanych należy wyjaśnić wzrostem surowców jak również wyczerpaniem nagromadzonych poprzednio materiałów.

Rozwój importu materiałów budowlanych w pierwszej połowie 1937 r. w porównaniu do dwóch poprzednich lat przedstawia się następująco (w funtach pal.):

	Pierwsza połowa 1937 r.	1936 r.	1935 r.
Drzewo budowlane	167.478	202.569	500.137
Żelazo sztabowe i szyny	180.401	289.707	614.437
Przybory sanitarne	53.080	106.334	130.199
Przybory elektrotechniczne	59.317	91.581	133.437
Cement	80.862	133.328	288.968
Farby	30.738	41.257	64.150
Szkło	27.331	32.831	68.041
Kostki i cegły	45.286	61.696	125.483
Kąty i rączki do drzwi okien.	20.292	32.172	69.510
	673.785	991.475	1.994.382

INTERWENCJA RZĄDOWA W SPRAWIE UREGULOWANIA WYWOZU KOPALNIAKÓW Z FINLANDII.

W dniu 25 października wpłynął do Parlamentu wniosek w sprawie ustawy o reglamentacji wywozu z Finlandii kopalniaków, z ważnością do końca r. 1940. Ustawa ta przewiduje, że eksport kopalniaków z Finlandii, jest dozwolony wyłącznie za zgodą Ministerstwa Rolnictwa, które powołuje w tym celu specjalną komisję opiniodawczą; każdy eksporter, otrzymujący pozwolenie na wywóz, uiszcza opłatę stemplową, która tworzy fundusz na pokrycie wydatków związanych z reglamentacją wywozu kopalniaków.

Fińskie sfery gospodarcze, chcąc zorganizować eksport kopalniaków, starały się już dawno wpłynąć na eksporterów kopalniaków w kierunku: ich syndykalizowania i dobrowolnego zmniejszenia wywozu, celem zabezpieczenia przemysłowi papierniczemu i celulozowemu taniego surowca i ustabilizowania cen na rynku światowym.

Prywatne poczynania w powyższym kierunku dały dotychczas negatywny wynik, stąd powstała potrzeba interwencji rządowej.

W umotywowaniu projektu ustawowego rząd fiński zaznaczył, że eksport kopalniaków z Finlandii rozwinął się z 1.237.834 m³ w roku 1931 do 2.027.277 m³ w roku 1936, zaś osiągnął już w dniu 1 X 1937 wysokość 1.520.561 m³, t. j. dochodzi już do pojemności ustalonej w porozumieniu między Eksportlesem sowieckim a delegacją fińskich eksporterów w dziedzinie kwot na rok 1937 (1.575.000 m³). Według posiadanych przez rząd informacyj, eksporterzy projektowali wywóz kopalniaków w roku 1938 w ilości 2.800.000 m³. Tak znaczne powiększenie wywozu psuje cenę eksportową oraz podwyższa cenę rynkową wewnętrzną, co jest zdaniem Rządu sprzeczne z interesami zarówno przemysłu, jak i rolnictwa.

Ustawa powyższa niewątpliwie przyczyni się do sanacji rynku w dziedzinie kopalniaków i zapewni przemysłowi papierniczemu i celulozowemu nabycie potrzebnego surowca po cenach dogodnych, zaś ograniczona podaż na rynkach zagranicznych, wpłynie korzyst-

nie na kształtowanie się cen kopalniaków eksportowanych. Przyjęcie ustawy przez Parlament wpłynie na zmniejszenie konkurencji fińskiej na rynkach zagranicznych i zapewni lepsze warunki zbytu za granicą.

UWAGA!

Przed nawiązaniem stosunków handlowych z f-mą V. Simon & Co P. O. B. 1621 Cairo należy się porozumieć z P. I. E.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 PAŹDZIERNIKA DO 17 LISTOPADA 1937 R.

ALGER. Zarządzeniem gubernatora z dnia 8 X br. import drzewa i wyrobów z drzewa do Algeru według pozycji taryfy celnej 128, 128 bis, 133, 597 i 600 (drzewo surowe i obrobione, drągi itp., wyroby ciesielskie i kołodziejskie, drzewo heblowane, deski, parkiety itd.) został skontyngentowany. Przywóz w roku bieżącym został ograniczony do 87.700 ton. Ilość ta jest przeciętną importu w latach 1925/29. Na nadzwyczajne dostawy ustalono dodatkowy przywóz w ilości do 27.300 ton. Podział kontyngentów na poszczególne kraje jeszcze nie nastąpił.

BELGIA. Począwszy od 10 XI br. obowiązują nowe cła na następujące artykuły: farby aluminiowe — 250 fr. od 100 kg (dotychczas fr. 34,50), brąz — 34,50 fr. od 100 kg brutto (bez zmiany), tkaniny impregnowane masą celuloidową lub nitrocelulozową — 400 fr. od 100 kg (dot. fr. 518); od cła uwolnione zostały (dot. 805 fr.) metalowe i galwaniczne formy dla produkcji walców i płyt gramofonowych.

BUŁGARIA. W dniach najbliższych ma wyjść rozporządzenie, mocą którego mają ulec podwyżce cła tkaniny jedwabne oraz przewody elektryczne.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem z dnia 22 X br. zostało przywrócone cło na papier rotacyjny.

FRANCJA. Dekretem z dnia 24 X br. podwyższono cło na sznurki (szpagaty) i wygładzone nici z konopi nowozelandzkich i manilskich oraz z innych, niewymienionych włókien roślinnych. Podwyżka wynosi przeciętnie 35%, w niektórych wypadkach dochodzi do 100%. Największą podwyżką dotknięte zostały sznury i nici w kłębkach. Niedawna podwyżka cła o 14% nie stosuje się do wyżej wymienionych wyrobów.

HOLANDIA. Wobec licznych protestów, wywołanych zwyżką cła na porcelanę i fajans, dokonaną 1 VIII br., rząd holenderski zamierza obniżyć stawki celne na wyroby z porcelany i fajansu, przy czym cło na wyroby fajansowe ozdobne ma wynosić 27 hfl. od 100 kg netto, jednak w granicach od 12 do 20% od wartości. Równocześnie ma być wydany dekret, regulujący sposób zwrotu nadpłaty cła w okresie od 1 VIII br. do chwili obecnej.

Projekt pełnomocnictw celnych rządu holenderskiego spotkał się z ostrą krytyką izb handlowych w Amsterdamie i Rotterdamie, które widzą w projekcie uprawnienie rządu do dokonywania zmian w taryfie celnej bez sankcji ze strony parlamentu.

Z dniem 1 listopada 1937 r. przedłużony został okres kontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

Konie — okres bazowy 1931, 32, 33; przydział ustaw. 100% sztuk; okres kont. 12 m.

Konie rzeźne — okres bazowy 1931, 32; przydział ustaw. 20% sztuk; okres kont. 12 m.

Obuwie skórzane — okres bazowy 1934; przydział ustaw. 100% par; okr. kont. 12 m.

Obuwie gumowe — okres bazowy 1934; przydział ustaw. 35% par; okres kont. 12 m.

Obuwie inne — okres bazowy 1934; przydział ustaw. 70% par; okres kont. 12 m.

Części obuwia — okres bazowy 1934; przydział ustaw. 100% par; okres kont. 12 m.

Zamki — okres bazowy 1932, 33; przydział ustaw. 25% wagi brutto; okres kont. 6 m.

Rury żelazne spawane — okres bazowy 1 I 33 — 1 VII 35; przydział ustaw. 50% wagi brutto; okres kont. 12 m.

Rury żelazne bez szwu — okres bazowy 1934; przydział ustaw. 60% wagi brutto; okres kont. 12 m.

Przędza szt. jedwabiu — okres bazowy 1933, 34; przydział ustaw. 40% wagi netto; okres kont. 6 m.

Ścierki do podłogi — okres bazowy 1 V 34 — 1 V 35; przydział ustaw. 80% wagi brutto; okres kont. 12 m.

Chleb i ciasto — okres bazowy 1935, 36; przydział ustaw. 100% wagi netto; okres kont. 12 m.

W porównaniu z poprzednim okresem w warunkach kontyngentowania powyższych artykułów zaszły następujące zmiany:

Chleb i ciasto: zmiana okresu bazowego z 1 XI/30 — 1 XI 32 na 1935—1936.

Konie rzeźne: zmiana okresu kontyngentowego z 15 I 37 — 15 I 38 na 1 XI 37 — 1 XI 38.

W. P. IRLANDIA. W okresie od 1 XI 37 do 31 X 38 dopuszczone będą do przywozu: 100 wózków dziecięcych, 12.000 ton superfosfatów i nawozów syntetycznych oraz 12.000 lamp elektrycznych.

INDIE HOLENDERSKIE. Na okres od 3 X 37 do 2 X 38 ustalony został kontyngent przywozowy na opony gumowe dla samochodów i motocykli w wysokości 1.702.520 kg brutto (w ub. okresie 1.262.000 kg), oraz na dętki samochodowe i motocyklowe w wysokości 194.10 kg brutto (dotychczas 60.100 kg).

JAPONIA. Poza ograniczeniami importu, które weszły w życie 11 X 37 wprowadzone mają być dalsze obostrzenia importowe zarówno w zakresie listy A, zawierającej towary ograniczone do przywozu, jak również listy B, ustalającej towary zakazane do przywozu. M. in. mówi się o utrudnianiu importu celulozy, soli do celów przemysłowych i barwników.

KANADA. W okresie od 1 IX br. do 28 II 38 przywóz alkoholu butylowego wolny jest od cła.

ŁOTWA. Rada Ministrów obniżyła cła na różne importowane wódki. Zniżką objęte są: koniaki i armaniaki — 1,25 łat od butelki (przedtem 2,50), likiery i wódki likierowe — 4,— łaty (5,—), wina o mocy 13 stopni — 0,75 (1,50), wina o mocy od 13 do 24° — 1, (2,—), wina niemusujące — 1 (2,—), wina musujące — 2 (4,—) od butelki. Zwyżka cła stoi w związku z ratyfikacją układu łotewsko-francuskiego.

PORTUGALIA. Do taryfy celnej wstawiono nową pozycję 526 A i B, zawierającą taśmę do maszyn do pisania. Cło od gotowych tasiem wynosi 1,65 esk. od kg od osobno nie wymienionych — 3 esk. od kg.

SYRIA I LIBAN. W związku z trwałym obniżeniem wartości franka francuskiego, a tym samym funta libano-syryjskiego, władze syryjsko-libańskie zdecydowały się podnieść wszystkie specyficzne (od wagi) stawki libano-syryjskiej taryfy celnej o 20%.

Odnośne rozporządzenie Wysokiego Komisarza obowiązuje od 16 X rb.

W drodze wyjątku powyższa zwyżka nie stosuje się tylko do jagniąt, tryków, baranów i owiec, kawy, herbaty, pszenicy, orkiszu, mieszanki pszenicy i żyta (t. zw. „meteil"), ryżu łuskanego, mąki ze zbóż twardych i miękkich, kaszy, olejów stałych, płynnych lub zgęszczonych pochodzenia roślinnego, w stanie naturalnym, oczyszczonym lub rafinowanym, cukru, nafty o 125°, nafty o 13° oraz benzyny.

Powyższe rozporządzenie wpłynie zapewne hamująco na rozwój transakcyj importowych artykułami clonymi według stawek obliczanych od wagi.

Poniżej podane są zmiany wprowadzone w libano-syryjskiej normalnej (stosowanej wobec towarów polskich) taryfie celnej rozporządzeniem z dnia 22 X br.

Nr tar.	Nazwa towaru
208—	Parafina — poprz. stawka 25% ad valorem; nowa stawka 11% ad valorem.
382—i—	Drzewo olchowe (dawna pozycja „inne drzewo") — poprz. st. 25% ad valorem; nowa st. 50 PLS od 100 brutto kg.
382—j—	Drzewo inne — poprz. st. jak dawna pozycja 382—i; nowa st. bez zmiany.
392—	Forniery:
a—	z topoli, mahoniu, sykomoru — poprz. st. 3,50 PLS za m²; nowa st. 3 PLS za m².
b—	z dębu i orzecha — poprz. st. 6,90 PLS za m²; nowa st. 7PLS za m².
c—	z innego drzewa — bez zmian.
393—	Dykty klejone — poprz. st. 1.276 PLS za m³; nowa st. 1.700 PLS za m³.
576—a—	Tkaniny elastyczne, niezależnie od rodzaju użytych włókien — poprz. st. 126 PSL od kg netto; nowa st. 100 PSL od kg netto.
593—b—	Gorsety, paski, biustonosze, szelki, podwiązki itp. z tkanin elastycznych niezależnie od rodzaju użytych w nich włókien — poprz. st. 149 PLS od kg netto; nowa st. 300 PLS od kg netto.

SZWAJCARIA. Wprowadzone zostało na nowo cło na jaja w wysokości 15 franków od 100 kg. Po okresie przejściowego uwolnienia od cła Szwajcarska Rada Związkowa postanowiła przywrócić dawną stawkę celną.

Na podstawie umowy handlowej szwajcarsko-belgijskiej przywóz do Szwajcarii ziemniaków-sadzeniaków przy ulgowym cle 1 fr. od 100 kg według poz. 45a taryfy celnej jest dopuszczony w okresie do końca kwietnia 1938. Z ulgowej stawki celnej korzystać mogą tylko ziemniaki-sadzeniaki, których partie zostały poddane oględzinom na polu oraz zaliczające się do pewnych odmian, wyszczególnionych w szwajcarskiej instytucji sortymentowej. Chodzi tu o następujące odmiany: a) wczesne — rakoodporne „Kaiserkrone", dalej „Frühe Rosen" i „Zwickauer Frühe Gelba"; b) średnio-wczesne — Flava, Erdgold, Weltwunder, Odenwälder Blaue, Up to date, Alma — Millefleurs — Eva, Böhms Allerfrüheste, Gelbe; c) późne — Voran, Industrie i Centifolia oraz d) gatunki gospodarcze — Ackersegen, Jubel, Stärkereiche i Wohltmann.

Zmiany w sortymencie zastrzeżone zostały przez władze szwajcarskie po zbadaniu wyniku prób.

W drodze wyjątku ulgowa stawka celna znajduje zastosowanie wobec zbadanych w polu ziemniaków-sadzeniaków nast. odmian: Eesterlingen, Ideal, Bintie i King Edward.

Zakazane do przywozu są sadzeniaki starszych zbiorów pochodzenia polskiego.

Import ziemniaków-sadzeniaków do Szwajcarii zastrzeżony jest Szwajcarskiej Spółce Zbożowo-Pastewnej, która rozdziela kontyngenty przywozowe między poszczególne firmy szwajcarskie. W okresie od 15 X br. do 30 IV 38 — 50% całkowitego przywozu sadzeniaków stanowić muszą ziemniaki najwyższej klasy A lub sadzeniaki specjalne (Originalsaatgut). Od powyższych odmian nie będzie pobierana opłata dodatkowa, wynosząca 50 cts od 100 kg innych rodzajów sadzeniaków.

SZWECJA. Ustalona została opłata dodatkowa na koniczynę czerwoną pochodzenia zagranicznego w wysokości 30 oere od kg prócz normalnej opłaty celnej.

TUNIS. W „Journal Officiel Tunisien" nr 85 z dn. 22 X br., opublikowany został dekret Prezydenta Republiki Francuskiej z dn. 2 IX 37 r. odnośnie podwyższenia stawek celnych dla importu odzieży. Tenże dziennik urzędowy publikuje dekret Prezydenta Republiki z dnia 8 IX br., wprowadzający podniesienie nadwyżki z 13% na 14% dla niektórych towarów ujętych Unią celną francusko-tuniską, z dn. 11 VIII br.

WŁOCHY. Kontyngent na bezcłowy import azotniaku (calciumcianamid) do Włoch został z dniem 3 XI br. ustalony w wysokości 375.000 q.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Różne. Firma importowo-eksportowa w Indiach Bryt. z licznymi oddziałami pragnie nawiązać kontakt z firmami polskimi różnych branż. E/27278/95/H.

Firma australijska zamierza importować z Polski różne artykuły. E/27259/95/H.

Firma bombajska (Indie Bryt.) nawiąże kontakt z polskimi firmami importowo-eksportowymi. E/26329/22/H.

Firma egipska pragnie importować z Polski nast. art.: papier, wyroby chem., naczynia kuchenne, trykotaże i wyroby bawełniane. E/27255/95/H.

Surowce aptekarskie. Poważna firma angielska, posiadająca agencje w U. S. A., Japonii, Chinach i Indiach, pragnie kupować wszelkiego rodzaju surowce aptekarskie. P/28405/47/TC.

Cebula. Dom importowy w Londynie zamierza zakupić w Polsce większą ilość cebuli dużych i średnich wymiarów, pakowaną w workach po 50 kg. R/28045/25/S.

Ziemniaki. Firma agenturowa w Urugwaju obejmie przedstawicielstwo firm polskich, interesujących się eksportem ziemniaków-sadzeniaków. R/28957/35/S.

Kufry skórzane. Firma amsterdamska interesuje się zakupem kuferków skórzanych. 28755/95/sz.

Wyroby cukiernicze. Branżą cukierniczą interesują się firmy w Unii Afryki Połudn. 28665/60/sz.

Składane krzesła. Firma angielska pragnie importować z Polski składane krzesła z drewna bukowego z siedzeniami fornirowanymi. P/28999/40/C.

Artykuły żywnościowe. Firma agenturowa na Cyprze pragnie importować z Polski artykuły żywnościowe. E/26472/95/H.

Różne. Firma agenturowa na Malajach Bryt. pragnie nawiązać kontakt z polską firmą agenturową w celu współpracy. E/29790/95/H.

Firma agenturowa w Kolumbii zamierza importować z Polski różne artykuły. E/28421/61/H.

Firma szwedzka korespondująca również w języku polskim interesuje się różnymi artykułami głównie branży żywnościowej, nasion i materiałów włókienniczych. E/28267/95/H.

Firma hamburska pracująca w Ameryce Środkowej. Indiach Holenderskich i Wenezueli interesuje się artykułami branży metalowej, szklanej i porcelanowej. E/28501/22/H.

Artykuły metalowe. Firma palestyńska interesuje się importem szeregu artykułów metalowych jak: tokarki zwyczajne, heblarki, maszyny szlifierskie, nożyce ręczne i mechaniczne, maszyny do obróbki blachy, maszyny do spawania na prąd, kompresory ręczne i z napędem elektrycznym itp. P/28560/45/Kw.

Różne. Firma angielska interesuje się importem różnych części metalowych z drutu do wieszaków itp. Wzory do obejrzenia w Państwowym Instytucie Eksportowym. P/28867/44/Kw.

Reprezentacja. Poważna firma w Argentynie poszukuje reprezentacji na tamtejszym rynku firm polskich produkujących dźwigi towarowe, krany, kable stalowe i liny, jak również kable elektryczne. P.29803/45/Kw.

Drobne przedmioty. Firma angielska poszukuje dostawców różnych przedmiotów wyrobu masowego. jak pudełka, skarbonki, podstawy do piór, pudełka do zapałek, rączki do przecinania listów itd. 29609/54/Sz.

Ozdoby choinkowe. Firma kanadyjska poszukuje dostawców ozdób choinkowych oraz rozmaitych drobnych artykułów w tanich gatunkach, jak linijki, portmonetki itp. 29732/54/Sz.

Spożywcze artykuły. Firma angielska działająca jako importer wszelkich artykułów spożywczych w charakterze pośrednika, a także i na własny rachunek, pragnie nawiązać kontakt z rynkiem polskim. R/29300/3B/S.

Dziczyzna. Importowa firma w Czechosłowacji poszukuje kontaktu z eksporterami dziczyzny (kuropatw). R/29075/31/S.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

KSIĘGOWANIE FAKTUR.

Najwyższy Trybunał Administracyjny wydał w wyroku z dnia 13 III 1935 r. L. Rej. 11488/32 orzeczenie, że:

„Księgowanie zakupów towaru nie z chwilą otrzymywania faktur, lecz w miarę dokonywania wypłat za nabyty towar, uzasadnia uznanie ksiąg handlowych za wadliwe i całkowite pominięcie ich. jako środka dowodowego".

W związku z powyższym wyrokiem N. T. A. Izba Przemysłowo-Handlowa w Warszawie zwróciła się w swoim czasie do Ministerstwa Skarbu o wyjaśnienie, w jakim zakresie postanowienia powyższego wyroku będą stosowane przez władze skarbowe. Izba przytoczyła szereg okoliczności uniemożliwiających księgowanie przez przedsiębiorstwa faktur natychmiast po ich otrzymaniu.

W odpowiedzi na powyższe wystąpienie Izby Przemysłowo-Handlowej, Ministerstwo Skarbu w piśmie z dnia 18 XI 1937 r. nr D. V.

10666/1/37, wyraziło pogląd, że omawiany wyrok N. T. A. dotyczy w pierwszym rzędzie nie kwestii terminu księgowania faktur, lecz kwestii księgowania zakupów towarów dopiero w miarę dokonywania wpłat za nabyty towar, które to okoliczności bezwzględnie, zdaniem Ministerstwa, muszą dyskwalifikować prowadzone księgi.

O ile chodzi natomiast o kwestię, w jakim terminie należy księgować faktury, to Ministerstwo Skarbu stoi na stanowisku, że otrzymana faktura powinna być zaksięgowana natychmiast po jej nadejściu i to bez względu na okoliczność, czy towar już nadszedł.

Ewentualny zwrot towaru, jako transakcja zupełnie odrębna od transakcji zakupu towaru, powinna być w prawidłowo prowadzonych księgach również uwidoczniona. (G. S. I.)

ZATRUDNIANIE UCZNIÓW PRZEMYSŁOWYCH A KATEGORIA ŚWIADECTWA PRZEMYSŁOWEGO.

Stosownie do przepisów rozporządzenia wykonawczego do ustawy o państwowym podatku przemysłowym przy określaniu kategorii świadectwa przemysłowego nie zalicza się do ogólnej ilości robotników, zatrudnionych w danym przedsiębiorstwie, uczniów przemysłowych, trzymanych w tym przedsiębiorstwie na podstawie pisemnej umowy, zawartej w myśl art. 116 prawa przemysłowego.

Sąd Najwyższy w wyroku Izby Karnej (s. 3) z dnia 14 IV 1937 r. 3 K 75/37 orzekł, że fakt sporządzenia z uczniami przemysłowymi dopiero po ustalonym w art. 116 prawa przemysłowego okresie pisemnej umowy, obejmującej również ich pracę poprzednią, nie pozbawia tej pracy cech charakteru naukowego lub przygotowawczego. Przekroczenie zatem terminu, w którym zgodnie z art. 116 prawa przemysłowego należało ustalić po rozpoczęciu nauki przez uczniów przemysłowych jej warunki, może służyć jedynie za podstawę do odpowiedzialności karnej z art. 126 prawa przemysłowego. Nie może to jednakże uzasadniać uznania uczniów za zwykłych robotników, których ogólna ilość wpływa na kategorię świadectwa przemysłowego. (G. S. I.)

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POŁOWY RYB MORSKICH W PAŹDZIERNIKU. — Decydujący wpływ połowów na Morzu Północnym.

Ogólne połowy polskiego rybołówstwa morskiego wyniosły w październiku 1937 r. — 2.470.745 kg o wartości zł 1.021.414,—, co stanowi wzrost ilościowy o 700.000 kg o wartości zł 100.000,— w stosunku do tego samego miesiąca roku ubiegłego.

Podział połowów na poszczególne tereny przedstawia się następująco:

Połowy na Morzu Północnym 1.955.835 kg o wartości zł 782.269,—

Połowy na Głębi Gdańskiej 230.510 kg o wartości zł 62.661.

Połowy przybrzeżne 284.450 kg o wartości zł 176.484,—.

Widocznym jest decydujący wpływ połowów na Morzu Północnym, co wyraża się w 80% ogólnej ilości i wartości złowionych ryb, podczas gdy połowy przybrzeżne i na Głębi Gdańskiej stanowią pozostałe 20%.

Z połowów przybrzeżnych przypada na poszczególne gatunki ryb: ilość w kilogramach, wartość za kilogram w groszach, podana w nawiasie: troć 130 (600), płastugi: stornia 114.150 (40), zimnica 4.940 (20), gładzica 8.560 (30), skarp 3.300 (60), śledziki 50.260 (35), szproty 5.600 (28), węgorze 39.930 (220), dorsze 41.440 (15), kwapy 780 (40), szczupaki 3.430 (160), okonie 6.360 (60), płocie 5.570 (30).

Z połowów na Głębi Gdańskiej przypada: stornia 3.050 (40), śledziki 135.050 (35), szproty 2.400 (28), dorsze 90.010 (15).

Z połowów na Morzu Północnym przypada: śledzie 1.951.235 (40), sola 1.150 (40), dorsz 1.250 (30), makrela 1.900 (40), rekin 300 (60).

Na Morzu Północnym łowiły dwa towarzystwa dalekomorskich połowów: „Mewa“ 1.666.500 kg, o wartości zł 666.600,— oraz „Pomorze“ 289.335 kg, o wartości zł 115.669,—.

OBROTY PORTU RYBACKIEGO W GDYNI W PAŹDZIERNIKU.

Ogólny przywóz towarów rybnych do portu rybackiego w Gdyni (bez połowów przybrzeżnych) wyniósł w październiku 9.538 ton. Z ilości tej przypadało na: ryby importowane przez port rybacki 6.526 ton, ryby z polskich połowów na Morzu Północnym 2.038 ton oraz towary rybne importowane przez port handlowy 974 ton.

Z rybą importowaną zawinęło do portu rybackiego 23 statki obce i 3 statki polskie przywożąc: śledzi solonych beczek *z Holandii* 8.541/1 oraz 5.234/2, *z Anglii* jarmuckie 5.685/1 i 2.385/2, szkockie 4.225/1 oraz 1.431/2, *z Norwegii* 9.390/1 i 2.941/2, *z Islandii* 507/1 i 808/2, *ze Szwecji* 31/2. Śledzi świeżych w lodzie wyładowano w tonach: z *Holandii* 653 t., z *Anglii* 307 ton, z *Norwegii* 0,2 tony, ryb suszonych z *Norwegii* 4 tony.

Z polskich połowów na Morzu Północnym dowieziono na 3 polskich i 4 obcych statkach:

śledzi solonych kanties 10.634/1. śledzi świeżych w lodzie 332 tony, dorsze i makrele 1,5 tony, rekiny 0,3 tony, tran 0,2 tony.

Przez port handlowy przeszło drobnicą z 26 obcych i 9 polskich statków: śledzi solonych 119 ton, a mianowicie: z *Holandii* 96 ton, z *Finlandii* 15 ton, *ze Szwecji* 5 ton, z *Danii* 3 tony, z *Niemiec* 0,5 tony, z *Łotwy* 0,15 ton. Śledzi świeżych w lodzie ogółem 82 tony, z czego przypada na: z *Niemiec* 46 ton, z *Holandii* 32 tony, *ze Szwecji* 4 tony. Konserw rybnych ogółem 59 ton, z czego z *Portugalii* 37 ton, z *Norwegii* 6 ton, z *Belgii* 5 ton, z *Francji* i z *Łotwy* po 4 tony, *ze Szwecji* 2,5 tony, z *Holandii* 1 tona, z *Niemiec* 0,1 tony.

Tranu ogółem 700 ton, a mianowicie: z *Holandii* 356 ton, z *Norwegii* 245 ton, *ze Szwecji* 69 ton oraz z *Niemiec* 30 ton. Sardynek 4 tony *(z Francji i z Belgii)*, mączki rybnej 10 ton z *Norwegii*. Inne ryby z *Holandii* 0,7 ton i z *Danii* 0,2 tony (ryby suszone).

ZAKOŃCZENIE POŁOWÓW ŚLEDZI JARMUCKICH.

W środę, dnia 17 listopada 1937 r. nastąpiło zakończenie połowów śledzi sezonu jarmuckiego w Anglii (Jarmouth i Lowestoft).

Ogółem zasolono około 485.000 beczek śledzi, czyli nieco więcej jak w roku ubiegłym. Z ilości tych znajduje się niesprzedanych przeszło dwieście tysięcy beczek. Mimo tego ceny utrzymują się w Anglii mocno na jednym poziomie. Liczy się na większe zakupy ze strony Niemiec i Sowietów.

300 STATKÓW RYBACKICH NA ZŁOM.

Zwrócono uwagę w Danii, że w czasie burz zimowych zginęło wielu rybaków. Katastrofy te przypisuje się temu, że statki ich były przestarzałe i niezdolne do ciężkich warunków wyprawy połowniczej; toteż obecnie powstał projekt skazania na złom 300 starych statków rybackich z zachodniego wybrzeża Jutlandii i zastąpienia ich bardziej nowoczesnymi. Parlament duński zajął się tą kwestią, jednak jej ostatecznego rozstrzygnięcia, wymagającego uruchomienia poważnych sum, nie przewiduje się w bliskiej przyszłości.

POŁOWY SIECIAMI CIĄGNIONYMI W RYBOŁÓWSTWIE NIEMIECKIM.

Po zakończeniu połowów sieciami ciągnionymi okazuje się, że dla rybołówstwa niemieckiego sezon tegoroczny był pomyślny. Dzięki sprzyjającej pogodzie cały październik obfitował w dobre połowy, podczas, gdy w roku ubiegłym połowy śledzi sieciami ciągnionymi stały w październiku pod znakiem ciężkich sztormów. W roku bieżącym do 31 października dowieziono w 2.195 rejsach ogółem 2.229.143 centnarów śledzi, za które uzyskano 19.053.977 RM. Ogólny wynik połowów tegorocznych wykazuje zwiększenie się ilościowe o 315.862 ctr. w porównaniu z rokiem ubiegłym, podczas gdy ilość rejsów zwiększyła się tylko o 16. Z tych połowów 96.495 ctr. śledzi niesprzedanych na aukcjach, dostarczono fabrykom mąki rybnej. Przeciętna cena na aukcjach była o 0,88 RM. na centnarze niższa niż w roku ubiegłym. Z doświadczeń poczynionych w roku bieżącym w wyniku połowów należy przede wszystkim zanotować różnicę w kształtowaniu się cen w roku ubiegłym i w roku bieżącym. Mianowicie w r. 1936 mimo dużego zwiększenia się połowów, ceny zwyżkowały, podczas gdy w roku bieżącym w podobnych okolicznościach ceny spadły. Dlatego też dochody z połowów były mniejsze w roku bieżącym, mimo zwiększenia się ilościowego połowów.

Inne z doświadczeń tegorocznych dotyczy połowów na Doggerbank: zaczęły się one w roku bież. już pod koniec lipca. Połowy były obfite, ale ich jakość była poślednia, wskutek czego odstawiono śledzie wówczas złowione do fabryki mąki rybnej. Wskutek tego zaniechano połowów na D o g g e r b a n k i skoncentrowano całą flotylę rybacką na Fladengrund z dobrym wynikiem. W kołach fachowych wyraża się wobec tego opinię, że w przyszłości należy zaniechać tak wczesnych połowów na Doggerbank.

WYDAWNICTWA

THE NORTHERN COUNTRIES IN WORLD ECONOMY

Denmark — Finland — Iceland — Norway — Sweden. Publ. by the Delegation for the promotion of economic cooperation between the Northern Countries.

Wymieniona praca ma za zadanie przedstawić, w myśl propagowanych haseł o wspólnocie krajów północnych, potencjał, jaki te 5 krajów stanowią w gospodarce ogólno-światowej.

Przyznać należy, że zadanie to spełnia wymienione wydawnictwo doskonale. Dowiadujemy się z niego między innymi, że udział krajów północnych w tonażu ogólno-światowym wynosi 11%, gdy tymczasem ludność tych krajów wynosi tylko 0,8% ogółu mieszkańców świata. Ważną rolę odgrywają kraje północne w handlu światowym — mianowicie wartość ich eksportu wynosi w 1936 r. £ 207,2 mil., co stanowi 5,12% eksportu światowego, natomiast wartość importu wynosi £ 223,7 mil. — 5,2% ogólnego importu światowego. Omawiane wy-

dawnictwo nie ogranicza się jedynie do ujęcia statystycznego, ale daje szeroki zarys ewolucji ostatnich lat.

Przynosi ona ponadto dla stosunków gospodarczych krajów północnych bardzo dużo cennego i nowego materiału, stanowiąc w ten sposób w zbiorze prac i wiadomości o tych krajach uzupełnienie wydanych przez Instytut Bałtycki w 1936 r. „Foreign and Local Trade of the Baltic Countries“ i „Statistical Baltic Yearbook (1929—1935)“, które omawiając kraje bałtycko-skandynawskie specjalnie uwzględniają ich stosunki gospodarcze z Polską.

PRACE GOSPODARCZEGO ARCHIWUM MORSKIEGO.

A. Gazel i B. Polkowski — Handel międzynarodowy państw regionu bałtyckiego. — Nakł. Instytutu Bałtyckiego w Gdyni.

A. Gazel i St. Ołtarzewski — Towarowe usługi morskie. — Nakł. Instytutu Bałtyckiego w Gdyni.

Ukazały się ostatnio dwa dalsze (2 i 3) zeszyty prac „Gospodarczego Archiwum Morskiego“ Instytutu Bałtyckiego w Gdyni.

Zeszyt 2 tych „Prac“ daje szczegółowy pogląd na handel krajów nadbałtyckich w latach 1929 — 35 i omawia strukturę tegoż handlu, przemiany jej i kierunki wymiany towarowej tych państw.

Zeszyt 3 „Prac G. A. M.“ zawiera w pierwszej części omówienie „Szacunku wartości towarowych usług morskich“, w drugiej natomiast „Cele i sposoby określania udziału poszczególnych bander w przewozach do portów“.

Tekst wszystkich zeszytów obficie ilustrowany jest tablicami statystycznymi, co znakomicie ułatwia orientację w omawianych zagadnieniach.

O pracy M. Brzozowskiego pt. „Obroty towarowe portów niemieckich ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu Polski i innych krajów Europy Środkowej, Południowo-Wschodniej i Wschodniej“ pisaliśmy w nr. 17. Biuletynu.

„ZARYS HISTORII WOJENNEJ PUŁKÓW POLSKICH“.

Staraniem Wojskowego Biura Historycznego Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych wydane zostało dzieło zbiorowe p. t. „Zarys Historii Wojennej Pułków Polskich“, które obejmuje dzieje wszystkich oddziałów wojskowych, posiadających tradycję bojową w dobie zmartwychwstania Ojczyzny.

Dzieło to, składające się z 5 dużych tomów, obejmuje historię 185 pułków broni i dywizjonów artylerii konnej, daje obraz organizacji oddziałów w dobie wojny, ich działań bojowych i dorobku wojennego. Jest to zatem jedyne wydawnictwo, które w sposób popularno-naukowy ujmuje całokształt dziejów wojennych naszej siły zbrojnej.

Ze względu na wartość historyczną wspomnianego dzieła, jest rzeczą wysoce pożądaną, aby znalazło ono rozpowszechnienie pośród sfer gospodarczych okręgu izbowego.

Cena 5 tomów dzieła w ozdobnej oprawie wynosi zł 180,—. Spłata dopuszczalna jest w ratach miesięcznych po 10 złotych.

Zamówienia zgłaszać należy do Głównej Księgarni Wojskowej — Warszawa, Krakowskie Przedmieście 11.

PRZYCZYNY NIKŁEJ KONSUMCJI BANANÓW W POLSCE.

Jak wiadomo Polska jest krajem w Europie, w którym konsumcja bananów stoi na najniższym poziomie. Waha się ona od 0,061 do 0,064 kg na jednego mieszkańca rocznie podczas, gdy w innych krajach wynosi ona np. w Anglii od 6,67 do 6,87 kg, we Francji około 4 kg, w Holandii około 3,8 kg, w Szwecji około 1,6 kg, w Niemczech około 1,2 kg. Wysokość importu i konsumcji bananów w poszczególnych krajach europejskich omówiliśmy szczegółowo w numerze 14/37 naszego Biuletynu, dlatego też obecnie nie chodzi nam o wykazywanie dat statystycznych, lecz o genezę importu bananów do Polski, jego obciążeniach i t. d.

Import bananów zielonych do Polski datuje się od kwietnia 1933 r. Przedtem importowała Polska jedynie banany dojrzałe w ilości 250—300 ton rocznie i to przeważnie z Danii, częściowo ze Szwecji i Hiszpanii. Cena bananów importowanych w stanie dojrzałym wahała się wówczas cif porty polskie względnie granica lądowa od zł 2—2,50 za kg. a cena w sprzedaży detalicznej wynosiła zł 6-7 za kg. Towar był obciążony np. w 1932 r. opłatami celnymi i wykupem na rachunek wywozowy, razem w wysokości 1,58 zł na 1 kg netto.

Handel bananami w Polsce był prowadzony wówczas przez drobnych kupców, którzy importowali banany już w opakowaniu w pudełkach. Handel ten nie miał cech handlu hurtowego.

W roku 1932 zagraniczna firma N. V. Internationale Bananen Maatschaapij-Rotterdam reprezentująca koncern bananowy „Fyffesa“ w Europie wystąpiła do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z projektem urządzenia w Polsce dojrzewalni bananów. Chodziło o spopularyzowanie tego artykułu w naszym kraju przez obniżenie cła i ceny bananów. W memoriale tym firma ta twierdziła, że wszystkie rynki, o ile chodzi o banany, opanowane są przez koncern „Fyffesa“ i tylko temu koncernowi przypisywała zasługę rozwoju przemysłu bananowego. Jakkolwiek koncern wymieniony przyczynił się znacznie do rozwoju przemysłu bananowego w krajach tropikalnych Ameryki Środkowej i Południowej, to jednak twierdzenie o wyłącznym opanowaniu wszystkich rynków było i jest błędne, albowiem oprócz koncernu „Fyffesa“ istniała już wówczas w Indiach Zachodnich i Centralnej Ameryce inna organizacja bananowa pod nazwą koncern „Jamajca“.

Koncern „Fyffesa“ domagał się od rządu polskiego za urządzenie dojrzewalni w porcie gdyńskim specjalnych przywilei oraz chciał powierzyć sprzedaż bananów na Polskę tylko dwom firmom zagranicznym. Ponieważ obydwie firmy odmówiły chęci współpracy z firmami hurtowymi w Polsce, powstała wśród krajowych importerów owoców południowych myśl stworzenia dojrzewalni w Gdyni bez udziału w nich firm zagranicznych. Importerzy ci domagali się od Ministerstwa Przemysłu i Handlu odrzucenia oferty firmy zagranicznej i oddania gestii tworzenia dojrzewalni bananów w Gdyni, tylko kupcom krajowym.

Tak też się stało. Jedynym błędem, który popełniali kupcy krajowi było to, że zaoferowali Ministerstwu dobrowolnie wyższe stawki celne na banany zielone oraz opłaty na rachunek wywozowy od firmy zagranicznej, która bądź co bądź w tym kierunku miała lepsze doświadczenia i twierdziła, że przy wysokich stawkach celnych nie może być mowy o dużej konsumpcji bananów w Polsce. Nie dość na tym, po urządzeniu dojrzewalni bananów przez poszczególne grupy, grupy te chcąc ująć większości importu bananów zielonych w swoje ręce zaczęły wzajemnie prześcigać się w Warszawie (M. P. H. i Zw. I. P. H.) w opłatach kompensacyjnych wzgl. robieniu kompensat i przyczyniły się przez to do zahamowania importu bananów dzięki obarczeniu go wysokimi świadczeniami. Obecnie koszty te przewyższają cenę towaru cif o około 200%. Takimi kosztami nie są obarczone inne owoce południowe np. pomarańcze, mandarynki, cytryny i winogrona.

Banany są najdelikatniejszym gatunkiem owoców południowych świeżych, t. j. są owocem mącznym, dobrym i bardzo pożywnym dla dzieci i chorych i przez nich głównie konsumowanym.

Niezrozumiałym jest zatem, dlaczego owoc ten, który winien być dostępny dla dziatwy szerokiej warstwy społeczeństwa, ponosić musi u nas tak duże koszty fiskalne, podczas gdy inne owoce mniej pożywne nie opłacają tak wysokich świadczeń. W innych krajach europejskich banany są zwolnione zupełnie od cła przywozowego lub też pobierane cło jest minimalne.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (29 XI 37.)

W handlu hurtowym towarów kolonialnych nastąpiło pewne ożywienie. Obroty zwiększyły się o około 50% w stosunku do poprzedniego okresu. Jakkolwiek ożywienie to nastąpiło bardzo późno i ma charakter raczej przejściowy z uwagi na okres świąteczny — to jednak pozwoli ono niektórym firmom importowym podnieść się nieco i przetrwać dalszy kryzys, który wróci niewątpliwie w tej branży

po Nowym Roku. Może nie będzie on tak dotkliwy jak w poprzednich miesiącach, ale że wróci, z tym liczy się każdy importer. Zdaniem importerów, kryzys w handlu towarów kolonialnych wywołany został, oprócz okoliczności wymienionych w poprzednim numerze naszego Biuletynu, brakiem gotówki u konsumentów i kupców krajowych. Że tak jest, świadczy o tym fakt czynienia zakupów przez odbiorców krajowych dopiero w ostatnim okresie przedświątecznym.

Konkurencja w handlu towarów kolonialnych bardzo silna. Limitowanie cen przez kupujących rozpowszechniło się do tego stopnia, że zaczyna nabierać cech pewnego rodzaju bojkotu firm importowych w porcie gdyńskim.

Kawa surowa:

Sytuacja w handlu kawą nie uległa żadnej zmianie. Warunki pracy są nadal bardzo ciężkie. Brak nabywców. Transakcje dochodzą do skutku jedynie w sporadycznych wypadkach i to tylko na drobne partie. Ceny mają tendencję zniżkową. Zapasy kawy bardzo duże. Wynoszą one u niektórych importerów od 1000—1500 worków. Ceny kształtują się obecnie następująco za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera. Rio wzgl. Victoria 7 zł 3,40—3,50, Santos zł 4,00—4,40 zależnie od gatunku kawy. Guatemala już od zł 4,70 wzwyż.

W tut. porcie krążą pogłoski, że pomiędzy niektórymi firmami gdańskimi i gdyńskimi nastąpiło ciche porozumienie w sprawie polityki kawowej na przyszłość. Dotyczyć ono będzie prawdopodobnie ceny kawy.

Na rynkach zagranicznych europejskich transakcje tranzytowe dochodzą do skutku w łatwy sposób z uwagi na duże zapasy kawy w poszczególnych portach handlowych. Notowania cen spadły ostatnio o kilkanaście punktów przy dostawach na dalsze okresy.

Na rynku amerykańskim w New Yorku — tendencja spokojna. Transakcje wykonywane są szybko i łatwo. Ceny nominalne o ile chodzi o sprzedaż bieżącą, natomiast nieregularne przy dostawach na dalsze okresy. W ostatnich dwóch tygodniach dostawy kawy brazylijskiej do New Yorku wynosiły razem około 315 tys. worków. Zapasy kawy szacowane są tam na 240—250 tys. worków.

Na rynku brazylijskim zapasy kawy wg danych z dnia 24 bm. wynosiły w kawie Rio 706.000 worków a w kawie Santos 2.146.000 worków, wobec 689.000 i 2.223.000 worków w analogicznym okresie ubiegłego roku. Dowozy kawy z kraju do portów wynosiły od początku sezonu do dnia 24 bm. do portu Rio de Janeiro — kawy Rio 713.000 worków (w zeszłym roku 1.020.000 worków) a do portu Santos — kawy Santos 2.741.000 worków, wobec 3.433.000 worków w ubiegłym roku. Ceny mają tendencję zniżkową. Kawa Rio spadła o 500 rejsów na 10 kg, a Santos o 200 rejsów w stosunku do cen z dnia 18—20 bm.

Herbata:

W handlu herbatą panuje zupełny spokój. Zapotrzebowanie rynku bardzo małe. Zapasy herbaty duże. Ceny mają tendencję zniżkową. Kształtują się one obecnie następująco za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera: Sumatra zł 12,30—12,50, Cejlon zwykły zł 12,40—12,70, Cejlon lepszy zł 12,80—13,50.

Na rynku londyńskim tendencja w dalszym ciągu słabsza. Wskutek większej podaży herbaty indyjskiej, ceny za pospolite gatunki herbaty spadły o 1/4 — 1/2 d. na lb. Lepsze gatunki mają chętniejszych nabywców, wobec czego ceny utrzymują się na dawniejszym poziomie. Jakość oferowanej herbaty cejlońskiej w większości wypadków była znów niższego gatunku i ceny spadły dalej o 1/4 — 1/2 d. na lb. Lepsze gatunki herbaty cejlońskiej cieszyły się dobrym popytem i ceny są utrzymane na poprzednim poziomie. Na herbaty z Jawy i Sumatry popyt na pozór dobry, ceny spadły jednak również o 1/4—1/2 d. na lb.

Korzenie:

W handlu pieprzem sytuacja zaczyna się poprawiać. Obroty zwiększają się. Do importerów napływa coraz więcej zamówień z Górnego Śląska i Okręgu krakowskiego. Dawniejsze twierdzenia importerów gdyńskich, że na tamtych odcinkach musiał istnieć przemyt pieprzu z Niemiec lub Czechosłowacji nie były gołosłowne. Okazało to się po wprowadzeniu zniżki cła, albowiem wymienione okręgi przy dawniejszym cle przywozowym bardzo rzadko kupowały pieprz u firm w portach polskiego obszaru celnego, a obecnie nadsyłają zapotrzebowania. Zapasy pieprzu czarnego są duże i większe niż w pieprzu białym. Ceny utrzymane są na poziomie poprzedniego okresu sprawozdawczego. W handlu pimentem panuje zastój. Zbyt cynamonu normalny. Ceny bez zmiany.

Na rynkach zagranicznych pieprz ma tendencję mocną i stałą, natomiast w handlu pimentem panuje zupełny spokój.

Owoce suszone:

W śliwkach amerykańskich tendencja mocna. Ceny zwyżkowały o 10 groszy na kg za towar skrzynkowy. Popyt na sułtanki i rodzynki wskutek nadchodzących świat dosyć duży. Ceny również mocne. W handlu orzechów sytuacja nie nadzwyczajna. Orzechy zagraniczne są znacznie droższe od krajowych i wskutek tego nie znajdują chętnych nabywców. Kupcy krajowi mają większy zbyt na orzechy krajowe i ograniczają się do zakupu towaru zagranicznego tylko z konieczności.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 12 do 27 listopada urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 6 przetargów, na których wystawiły 2.691 skrzyń cytryn włoskich, 1.275 skrzyń pomarańcz cypryjskich, 521 skrzyń pomarańcz z kolonij portugalskich, 200 skrzyń sułtanek greckich, 600 worków koryntek greckich, 800 worków fig greckich wiankowych i 10 worków migdałów włoskich. Wszystkie wystawione towary w całości sprzedano. Za pomarańcze cypryjskie płacono od 1,27 do 1,40 zł za 1 kg, pomarańcze portugalskie 1,40—1,50 zł, cytryny włoskie 29—32,50 zł za 1 skrzynię, sułtanki greckie 1,95—2,00 zł, koryntki 1.15—1,17 zł, figi wiankowe 1,05—1.15 zł. migdały włoskie 6,90—7,05 zł za 1 kg.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

wystawiły dnia 15 listopada do przetargu 446 skrzyń pomarańcz portugalskich i 200 skrzyń sułtanek greckich. Wystawiony towar w całości sprzedano, uzyskując za pomarańcze 1,50 zł za 1 kg i 1,95—2,00 zł za sułtanki greckie. Na aukcji było obecnych 11 kupców. Daje się zauważyć pewne zainteresowanie towarami gwiazdkowymi i w związku z tym zaznaczyły się większe obroty w przedsiębiorstwach aukcyjnych i importowych.

Na aukcji w dniu 18 listopada wystawiono 2.280 skrzyń cytryn włoskich oraz 75 skrzyń pomarańcz z Kolonij Portugalskich Mosambique. Kupcy, których było na aukcji 27, nabyli wszystek towar, płacąc za cytryny 29,50 — 32,50 zł za skrzynię. Za pomarańcze płacono 1,40 — 1,50 zł za kg.

Trzeci z kolei przetarg odbył się dnia 22 listopada. Na aukcję wystawiono 411 skrzyń cytryn włoskich, 425 skrzyń pomarańcz cypryjskich, 400 worków fig greckich wiankowych oraz 10 worków migdałów włoskich. Wszystko zostało sprzedane. Pomarańcze po 1,30—1,40 zł, przy czym jedną partię tylko sprzedano po 1,30 zł, reszta sprzedana została po 1,40 zł za kg. Za cytryny płacono 29,32 zł, figi greckie 1,12 — 1,15 zł, migdały włoskie 6,90 — 7,00 zł za 1 kg.

Udział w przetargu wzięło 18 kupców. Zainteresowanie średnie.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły przetarg dnia 12 listopada, na którym wystawiły 600 worków koryntek greckich. Towar sprzedano w całości po 1,15 — 1.17 zł za 1 kg. Na aukcji było obecnych 5 kupców.

Następny przetarg urządzono dnia 23 listopada, wystawiając na nim 850 skrzyń pomarańcz cypryjskich, które sprzedano po 1,27 do 1,33 zł za 1 kg.

W dniu 26 listopada odbyła się aukcja na 400 worków fig greckich, które sprzedane zostały po 1,05 zł. Kupców było 5.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 18 listopada nadszedł do Gdyni ss. „Baltrover“, który przywiózł dwie partie herbaty, jedną 32 skrzyń i drugą 19 skrzyń.

m/s „Gdynia“ zawinął do portu gdyńskiego dnia 20 listopada, przywożąc z Calamaty 113 ton koryntek i fig. Tym samym statkiem nadeszło do Gdyni dla importerów polskich 2.425 skrzyń pomarańcz cypryjskich z Fanagusty.

Przywieziono w ostatnich dniach do Gdyni 200 klatek winogron holenderskich, których cena wynosi 10 — 11 zł za klatkę 5 kg brutto.

W ubiegłym tygodniu nadszedł do Gdyni pierwszy transport pomarańcz cypryjskich. Towar nadszedł w stanie zielonym i nie znalazł zbytu, jakiego należałoby się spodziewać przy pierwszych pomarańczach świeżych na rynku.

Również w ubiegłym tygodniu nadeszły do Gdyni pierwsze mandarynki greckie, które przez kilka dni cieszyły się silnym popytem i sprzedawane były po 23 zł za klatkę 8—9 kg brutto. Już jednak w kilka następnych dni później cena spadła na 15 zł za klatkę, i utrzymuje się na tym poziomie dotychczas.

W omawianym okresie przywieziono do Gdyni 900 skrzyń pomarańcz kalifornijskich. Pomarańcze te podobnie jak mandarynki greckie przez krótki czas cieszyły się dużym zainteresowaniem i kupcy sprzedawali towar po wysokiej cenie. Obecnie 1 kg pomarańcz kalifornijskich sprzedaje się po 1,45 zł.

Zaznaczyła się nieznaczna poprawa w cytrynach. Na aukcjach sprzedawane są w całości wystawiane partie. Ceny jednak są niskie. Za parę 360 i 490 płacą 64—65 zł.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

W ostatnich dniach listopada przywieziono na rynek gdyński ca 2 wagony jabłek. Resztę jabłek wczesnych zbiorów, których gatunek był słaby sprzedano do Gdańska. Wspomniane wyżej dwa wagony jabłek stanowiły owoc zimowy. Gatunek nadesłanego towaru dobry. W związku z zakończeniem zbiorów zimowych i bliskimi świętami, ceny owoców krajowych zwłaszcza jabłek zwyżkowały na 50 do 80 groszy za 1 kg. Z owoców krajowych dokonywane są transakcje przeważnie na jabłka zimowe.

Notują następujące ceny jabłek:

Boskopy: 70—80 gr, Kulony 70—80 gr, Renety złote i landsberskie 50—60, Kosztele 50—60 groszy za 1 kg.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 15 grudnia 1937 r. | NR 23

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Zagraniczny obrót towarowy Polski przez porty własne i obce

Rola Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski przedstawia się niezwykle okazale. Polska po odzyskaniu niepodległości wyraźnie przestawiła zwrotnice w kierunku handlu zagranicznego na morze w celu wykorzystania w pełnej mierze obydwóch portów polskiego obszaru celnego. Handel zagraniczny przez Gdynię i przez Gdańsk z roku na rok wzrasta w tym czasie, gdy ogólne obroty towarowe Polski z zagranicą maleją, (poprawa nastąpiła dopiero w ostatnim — 1936 roku). W r. 1936 przez Gdynię i Gdańsk przeszło ogółem w przywozie i wywozie 12 milionów ton towarów o wartości 1,3 miliardów złotych wobec 16 mil. ton towarów ogólnego obrotu Polski z zagranicą, stanowiących wartość 2,0 miliardów złotych.

Przekładając te dane na liczby relatywne otrzymamy, że w roku 1936 przez obydwa porty polskie przeszło 77% ogólnego obrotu towarowego Polski z zagranicą, jeżeli chodzi o relację ilościową i 66%, jeżeli chodzi o relację wartościową.

Rozpatrując osobno wywóz, a osobno przywóz, stwierdzamy, że w wywozie przez Gdynię i Gdańsk w roku 1936 przeszło 10,7 mil. ton towarów, co stanowi 82% wywozu Polski, o wartości 0,7 miliardów złotych, co stanowi 66% wartości wywozu ogółem.

Przywóz przez porty jest znacznie mniejszy od wywozu, co się pokrywa całkowicie ze strukturą ogólną handlu zagranicznego Polski. Przez obydwa porty przywieziono 1.7 mil. ton towarów, co stanowi 55% przywozu Polski; wartość przywiezionych towarów przez porty stanowi 0,6 miliardów złotych, czyli 65% ogólnego przywozu Polski w odniesieniu do jego wartości.

W roku 1936 przez Gdynię wywieźliśmy 6,3 mil. ton towarów, co stanowi 48% ogólnego wywozu Polski; wartość wywiezionych towarów przez Gdynię mierzy się sumą 370 mil. zł, co stanowi 36% wartości wywozu ogólnego z Polski. Cyfra przywozu przez Gdynię obejmuje 1,2 mil. ton, co stanowi 38% ogólnego przywozu Polski; wartość przywozu jest bardzo wysoka — wynosi 578 mil. zł, co stanowi 58% ogólnej wartości przywozu Polski. Jeżelibyśmy cofnęli się kilka lat wstecz, do roku 1931, stwierdzimy, że przez Gdynię przechodziło wówczas w wywozie zaledwie 24% ilości i 15% wartości towarów wywożonych ogółem z Polski. W przywozie przez Gdynię w tymże roku przechodziło 17% ogólnej ilości i 7% ogólnej wartości towarów przywożonych do Polski.

Rola Gdańska w handlu zagranicznym Polski jest niemniej poważna. Wywóz przez Gdańsk wynosi 4,4 mil. ton o wartości 306 mil. zł, co stanowi 34% w ilościowym i 30% w wartościowym stosunku do ogólnego wywozu Polski. Przywóz przez Gdańsk stanowi 0,5 mil. ton towaru o wartości 71 mil. zł, co stanowi 17% w ilościowym i 7% w wartościowym stosunku do ogólnego przywozu do Polski. Jeżelibyśmy chcieli porównać obroty towarowe Gdańska w roku 1936 z obrotami w roku 1913 stwierdzimy. że wywóz jest pię-

ciokrotnie większy, przywóz dwukrotnie mniejszy, ogólny obrót 2½ raza większy, aniżeli w roku 1913 (wszystko w relacji ilości towarów).

W okresie 9 lat ostatnich handel zagraniczny Polski oraz obroty przez Gdynię i przez Gdańsk przedstawiały się, jak pokazują bezwzględne i względne liczby ujęte w ramy tablicy.

Tablica 1. *Udział Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski*

	1913	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
					Wywóz i przywóz razem					
Waga										
Polska ogółem — 1000 t	×	**25.589**	**26.125**	**22.493**	**21.634**	**15.291**	**15.342**	**17.114**	**16.068**	**16.024**
w tym: Gdynia — 1000 t . .	—	1,708	2,620	3,275	5,080	4,894	5,687	6,724	7,107	7,420
%	—	*7*	*10*	*15*	*23*	*32*	*37*	*39*	*44*	*46*
Gdańsk — 1000 t . .	2,111	8,358	8,425	8,254	8,101	5,467	4,953	5,635	4,626	4,949
%	×	*33*	*32*	*37*	*37*	*36*	*32*	*33*	*29*	*31*
Wartość										
Polska ogółem — miln. zł	×	**5.870**	**5.924**	**4.679**	**3.347**	**1.946**	**1.787**	**1.775**	**1.787**	**2.029**
w tym: Gdynia — miln. zł . .	—	79	135	231	389	350	536	655	761	948
%	—	*1*	*2*	*5*	*12*	*18*	*30*	*37*	*43*	*47*
Gdańsk — miln. zł . .	.	1,476	1,492	1,163	714	471	408	421	357	377
%	×	*25*	*25*	*25*	*21*	*24*	*23*	*24*	*20*	*19*
					Wywóz					
Waga										
Polska ogółem — 1000 t	×	**20.424**	**21.037**	**18.922**	**18.703**	**13.504**	**12.986**	**14.565**	**13.436**	**12.958**
w tym: Gdynia — 1000 t . .	—	1,593	2,402	2,932	4,573	4,547	4,988	5,448	6,243	6,259
%	—	*8*	*11*	*16*	*24*	*34*	*38*	*41*	*46*	*48*
Gdańsk — 1000 t . .	878	6,748	6,865	1,745	7,653	5,122	4,591	5,258	4,226	4,423
%	×	*33*	*33*	*40*	*41*	*38*	*35*	*36*	*31*	*34*
Wartość										
Polska ogółem — miln. zł	×	**2.508**	**2.813**	**2.433**	**1.879**	**1.084**	**960**	**976**	**925**	**1.026**
w tym: Gdynia — miln. zł . .	—	45	71	147	283	217	239	270	311	370
%	—	*2*	*3*	*6*	*15*	*20*	*25*	*28*	*34*	*36*
Gdańsk — miln. zł . .	.	588	699	651	451	293	284	327	280	306
%	×	*26*	*25*	*27*	*25*	*27*	*30*	*34*	*30*	*30*
					Przywóz					
Waga										
Polska ogółem — 1000 t	×	**5.162**	**5.088**	**3.571**	**2.931**	**1.787**	**2.356**	**2.555**	**2.572**	**3.066**
w tym: Gdynia — 1000 t . .	—	115	218	343	507	347	699	776	864	1,161
%	—	*2*	*4*	*10*	*17*	*19*	*30*	*30*	*34*	*38*
Gdańsk — 1000 t . .	1,233	1,610	1,560	779	448	345	362	377	400	526
%	×	*31*	*31*	*22*	*15*	*19*	*15*	*15*	*16*	*17*
Wartość										
Polska ogółem — miln. zł . . .	×	**3.362**	**3.111**	**2.246**	**1.468**	**862**	**827**	**799**	**860**	**1.003**
w tym: Gdynia — miln. zł . .	—	34	63	84	106	133	297	385	450	578
%	—	*1*	2	*4*	*7*	*15*	*36*	*45*	*52*	*58*
Gdańsk — miln. zł . .	.	888	793	512	263	178	124	94	77	71
%	×	*27*	*26*	*23*	*18*	*21*	*15*	*12*	*9*	*7*

Uwaga — % w odniesieniu do „Poski ogółem"

Mając ogólny obraz obrotów towarowych Gdyni i Gdańska, przechodzimy do przedstawienia wywozu i przywozu przez cztery porty niemieckie, jeden włoski i jeden rumuński.

Handel zagraniczny Polski przez porty obce w miarę rozwoju portu gdyńskiego i gdańskiego maleje z roku na rok zarówno w sumie ogólnej, jak i w obrotach poszczególnych portów, zarówno w wywozie jak i przywozie. Obrót przez wszystkie porty obce ogółem w roku 1936 w wywozie daje sumę 51 tys. ton, w przywozie 6 tys. ton. Porównując te liczby z obrotem portu gdyńskiego łatwo obliczyć możemy, że stanowią one 0,8% wywozu Gdyni i 0,6% przywozu Gdyni.

Tablica 2 przedstawia wywóz i przywóz przez sześć wymienionych portów.

Tablica 2.

Obrót zagraniczny Polski przez porty obce — przewozy kolejowe (w 1000 ton)

Porty	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Wywóz						
Porty obce - ogółem	**409**	**97**	**123**	**87**	**74**	**51**
Szczecin	137	13	58	28	11	19
Hamburg	178	53	44	25	25	19
Brema	10	2	3	1	11	2
Królewiec	84	14	13	26	16	6
Triest	0	13	5	5	5	2
Konstanca	—	2	0	2	6	3
Przywóz						
Porty obce - ogółem	**127**	**50**	**13**	**14**	**9**	**6**
Szczecin	7	2	2	5	2	0
Hamburg	64	20	9	6	4	5
Brema	49	23	0	1	0	0
Królewiec	7	2	1	0	2	0
Triest	0	3	1	2	1	1
Konstanca	—	0	0	0	0	0

Należy zwrócić uwagę, że są to cyfry odnoszące się do przewozów kolejowych, zarejestrowanych przez statystykę Ministerstwa Komunikacji. Ponieważ komunikacja z tymi portami odbywa się prawie wyłącznie koleją, a przewozy samochodami i drogą wodną są minimalne, możemy przyjąć te cyfry, jako reprezentujące ogólny obrót Polski przez porty obce.

Porównanie obrotu zagranicznego Polski przez porty obce z obrotem Gdyni przedstawia tablica 3, ujmująca obroty przez poszczególne porty w odsetkach obrotów portu gdyńskiego. Odsetki te są nikłe, w każdym bądź razie wyrażone znakami stojącymi po przecinku, poprzedzonym zerem. Dla niektórych portów znak liczbowy znajduje się dopiero na drugim miejscu po przecinku.

Tablica 3.

Porównanie obrotu zagranicznego Polski przez porty obce z obrotem Gdyni.

(Obrót Gdyni = 100)

Porty	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Wywóz						
Gdynia	100,00	100,00	100,00	100 00	100,00	100,00
Porty obce - ogółem	**8,66**	**2,08**	**2,41**	**1,43**	**1,17**	**0,84**
Szczecin	2.89	0,28	1,13	0,46	0,18	0,31
Hamburg	3,77	1,13	0,87	0,41	0,39	0.31
Brema	0.21	0,05	0,06	0,01	0,17	0,03
Królewiec	1,78	0,29	0,25	0,42	0,26	0,10
Triest	0,01	0,29	0,10	0 09	0,08	0,04
Konstanca	—	0,04	0,001	0,04	0,09	0,05
Przywóz						
Gdynia	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Porty obce - ogółem	**25,81**	**14,29**	**1,91**	**1,86**	**1,06**	**0,59**
Szczecin	1,33	0,44	0,34	0,71	0,28	0,04
Hamburg	13,04	5,75	1,37	0,80	0,41	0,44
Brema	9,94	6,51	0,02	0,10	0,01	0,01
Królewiec	1,50	0,55	0,06	0,01	0,24	0,03
Triest	0,004	1,04	0,12	0,24	0,11	0,06
Konstanca	—	0,002	0,001	0,002	0,01	0,01

Sięgając kilka lat wstecz do roku 1931 stwierdzimy, że obrót przez wszystkie porty obce razem i przez każdy z osobna (za wyjątkiem Triestu i Konstancy) były znacznie większe od obrotów dzisiejszych i wynosiły w wywozie ogółem 409 tys. ton, co stanowi 9% ówczesnego wywozu przez Gdynię, oraz w przywozie 127 tys. ton, co stanowi 26% ówczesnego przywozu przez Gdynię.

Przy badaniu tablic, dotyczących handlu zagranicznego przez porty obce, zwrócić należy uwagę, że bardzo poważnym artykułem, będącym przedmiotem wywozu przez Gdynię i Gdańsk jest węgiel; toteż jeżelibyśmy wyeliminowali z obrotów portu gdyńskiego i portów obcych pozycję węgla i porównali wywożone przez porty obce i przez Gdynię towary, otrzymalibyśmy inny obraz, podnoszący rolę portów zagranicznych w naszym handlu zewnętrznym. Otrzymany w ten sposób wywóz przez porty obce stanowi 6% wywozu gdyńskiego; w roku 1931 wywóz przez porty obce przekraczał wywóz przez Gdynię, wynosząc 135% wywozu portu gdyńskiego. Wyniki tych obliczeń dla poszczególnych portów przedstawia tablica 4.

Tablica 4.

Porównanie wywozu zagranicznego Polski przez porty obce z wywozem Gdyni po wyeliminowaniu węgla

(Wywóz Gdyni = 100)

Porty	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Porty obce - ogółem	**134,82**	**31,58**	**29,35**	**18,34**	**7,74**	**5,68**
Szczecin	45,10	4,22	13,82	5,34	1,44	2,22
Hamburg	58,68	17,23	10,58	5,54	3,03	2,17
Brema	3,25	0,79	0,69	0,18	0 01	0,01
Królewiec	27,67	4,41	3,03	5,66	2,01	0,71
Triest	0,12	4,35	1,21	1,13	0,52	0.22
Konstanca	—	0,58	0,02	0,49	0,73	0,35

Każdy z portów — zarówno bałtyckich, jak i południowych — odgrywa swoistą rolę w handlu zagranicznym Polski. Powstaje konieczność zbadania, jakie towary przechodzą przez każdy z portów oraz jak się przedstawia rozwój obrotów poszczególnymi towarami, objętymi przez nasze rozważania w okresie od 1931 r. do 1936 r.

Rozpatrzmy kolejno handel zagraniczny Polski przez każdy z portów osobno, a następnie przeprowadzimy zestawienie struktury obrotów przez porty obce z portami polskiego obszaru celnego.

Tablica 5.

Obrót zagraniczny Polski przez Szczecin
(w tonach)

GRUPY TOWARÓW	1931	1932	1933	1934	1935	1936
			W y w ó z			
Ogółem	**137112**	**13.033**	**57.895**	**28.075**	**11 378**	**19 224**
Wytwory pochodzenia roślinnego	46.192	7.135	54.413	24.377	7.810	16.945
Wytwory pochodzenia zwierzęcego	—	11	—	7	9	—
Wytwory pochodzenia mineralnego	1,955	46	—	17	21	52
Woski, tłuszcze roślinne, zwierzęce		-		—	—	—
Przetwory spożywcze, tytoń	2.134	555	436	632	56	—
Przetwory chemiczne, farmaceutyczne	4 753	1.330	1.296	1.601	3.139	2.113
Skóry, futra, wyroby skórzane		—	—	—	—	—
Surowce i wyroby włókiennicze	236	173	58	36	74	11
Drzewo i wyroby drzewne	429	264	877	448	98	31
Papier i wyroby papiernicze	1.767	143	—	122	16	15
Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szkło	—	—	—	—	—	—
Metale i wyroby metalowe	10.786	3 364	792	804	45	1
Maszyny i sprzęt elektrotechniczny	4	12	23	-	3	—
Środki transportowe	—	—	—	—	—	2
Bielizna. odzież, konfekcja	—	—	—	1	2	1
Inne	68 556	—	—	30	105	53
			P r z y w ó z			
Ogółem	**6.520**	**1.526**	**2,266**	**5.491**	**2.385**	**403**
Wytwory pochodzenia roślinnego	500	139	1.281	1	16	—
Wytwory pochodzenia zwierzęcego	44	49	11	—	—	1
Wytwory pochodzenia mineralnego	908	384	535	592	321	180
Woski, tłuszcze roślinne, zwierzęce	225	233	95	38	—	—
Przetwory spożywcze, tytoń	356	173	—	—	10	—
Przetwory chemiczne, farmaceutyczne	382	34	11	—	—	—
Skóry, futra, wyroby skórzane	5	7	—	—	—	—
Surowce i wyroby włókiennicze	250	318	258	118	70	68
Drzewo i wyroby drzewne	8	5	—	—	—	—
Papier i wyroby papiernicze	189	142	—	4 339	916	—
Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szkło	28	31	31	92	15	—
Metale i wyroby metalowe	443	10	44	300	984	127
Maszyny i sprzęt elektrotechniczny	22	1	—	5	41	5
Środki transportowe	—	—	—	—	8	11
Inne	3.260	—	—	6	4	11

Tablica 5 — przedstawia handel zagraniczny przez Szczecin. Obrót przez ten port w roku 1936 stanowi 19.224 tony w wywozie, gdy w roku 1931 przez Szczecin Polska wywiozła 137.112 ton towarów. Najniższy punkt wywozu przez ten port odnosi się do roku 1935, w którym to wywieziono 60% tego, co w roku 1936.

Głównym artykułem, stanowiącym 90% wywozu przez Szczecin są wytwory pochodzenia roślinnego, a więc przede wszystkim zboże. W stosunku do lat poprzednich (1931) wywóz wytworów pochodzenia roślinnego przez Szczecin zmalał prawie trzykrotnie, jednakowoż stanowi on dziś pokaźną pozycję — 17 tys. ton. Drugim artykułem, o mniejszej wadze, lecz bardziej wartościowym są przetwory chemiczne, których wywóz utrzymuje się prawie na poziomie w okresie 5 lat ostatnich, jest jednak dwukrotnie niższy od roku 1931. Pozostałe artykuły są wywożone przez Szczecin w znacznie mniejszych ilościach. Nie stanowią one poważnych pozycyj, w każdym bądź razie żadna z poszczególnych grup artykułów nie sięga powyżej 50 ton (1936 r.)

Przywóz Polski przez Szczecin w roku 1936 osiągnął swój najniższy punkt i wynosi zaledwie 403 tony, tj. 6 razy mniej, aniżeli w roku 1935 i 16 razy mniej aniżeli w roku 1931. W latach poprzednich (1931) głównymi artykułami przywozu były wytwory pochodzenia mineralnego, wytwory pochodzenia roślinnego, metale i wyroby metalowe, przetwory spożywcze i tytoń, przetwory chemiczne i farby, surowce i wyroby włókiennicze, woski, tłuszcze roślinne i zwierzęce i inne. Na liście towarów przywiezionych przez Szczecin w roku 1936 pozostało 180 ton wytworów pochodzenia mineralnego i 127 ton metali i wyrobów metalowych. Pozostałe pozycje zmalały do minimum bądź zniknęły zupełnie z obrotów Szczecina.

Handel zagraniczny przez Hamburg ilustruje tablica 6.

Tablica 6.

Obrót zagraniczny Polski przez Hamburg
(w tonach)

GRUPY TOWARÓW	1931	1932	1933	1934	1935	1936
			Wywóz			
Ogółem	**178438**	**53.188**	**44.171**	**25.295**	**24.837**	**19.219**
Wytwory pochodzenia roślinnego	10 969	7 255	4.211	4.090	3.316	4.352
Wytwory pochodzenia zwierzęcego	18 153	8 319	3 683	185	258	542
Wytwory pochodzenia mineralnego	4,289	2.708	2.526	1.986	959	469
Woski, tłuszcze roślinne, zwierzęce	—	12	—	—	1	—
Przetwory spożywcze, tytoń	4.636	407	3	119	813	950
Przetwory chemiczne, farmaceutyczne	5.034	5.413	3.647	3.439	3.003	1.361
Skóry, futra, wyroby skórzane	721	628	236	116	351	331
Surowce i wyroby włókiennicze	3 441	1.787	583	188	307	244
Kauczuk i wyroby	—	—	—	1	—	—
Drzewo i wyroby drzewne	14.814	12.470	14.305	8.229	10.615	7.785
Papier i wyroby papiernicze	4.057	603	2.152	2	3	2
Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szkło	92	29	186	130	82	79
Metale i wyroby metalowe	22.811	13.041	12.508	6.575	4.925	2 917
Maszyny i sprzęt elektrotechniczny	202	516	131	181	102	32
Środki transportowe	—	—	—	—	—	21
Wagi, narzędzia, aparaty precyzyjne	—	—	—	—	1	—
Bielizna, odzież, konfekcja	—	—	—	—	3	8
Inne	89.219	—	—	54	98	126
			Przywóz			
Ogółem	**64.156**	**19 881**	**9.288**	**6.236**	**3.568**	**4.759**
Wytwory pochodzenia roślinnego	4.396	3.969	1.987	335	588	35
Wytwory pochodzenia zwierzęcego	229	293	26	5	8	—
Wytwory pochodzenia mineralnego	2.498	1.224	520	1.782	444	307
Woski, tłuszcze roślinne, zwierzęce	1.305	467	16	31	28	2
Przetwory spożywcze, tytoń	187	40	2	11	33	4
Przetwory chemiczne, farmaceutyczne	3.065	3.807	524	433	95	97
Skóry, futra, wyroby skórzane	3 897	2.163	1.150	—	5	27
Surowce i wyroby włókiennicze	15.568	7.678	5.017	2 123	1.470	1.421
Kauczuk i wyroby	—	—	—	20	21	35
Drzewo i wyroby drzewne	57	88	2	280	178	214
Papier i wyroby papiernicze	53	16		40	147	27
Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szkło	87	2	—	198	121	11
Metale i wyroby metalowe	367	91	11	817	350	2.217
Maszyny i sprzęt elektrotechniczny	364	43	33	11	9	92
Środki transportowe	5	—	—	1	4	—
Wagi, narzędzia, aparaty precyzyjne	—	—	—	—	—	2
Bielizna, odzież, konfekcja	—	—	—	—	1	2
Inne	32 078	—	—	149	66	266

Handel zagraniczny przez Hamburg w roku 1936 uległ dalszemu zmniejszeniu i wynosi w wywozie 19.219 ton, gdy w roku 1931 wywóz przez Hamburg stanowił 178.438 ton. Zmalał więc wywóz w stosunku do roku 1931 — 9-ciokrotnie. Podkreślić należy, że zmieniła się struktura wywozu przez Hamburg. W roku 1931 głównymi artykułami polskiego eksportu przez ten port kolejno co do ilości były następujące artykuły: metale i wyroby metalowe, wyroby pochodzenia zwierzęcego, drzewo i wyroby drzewne, wyroby pochodzenia roślinnego, przetwory chemiczne i farmaceutyczne. W roku 1936 głównym artykułem wywozowym jest drzewo, a za nim wytwory pochodzenia roślinnego, dalej metale i wyroby metalowe, przetwory chemiczne i farmaceutyczne; pozostałe artykuły wywożone są w znacznie mniejszej ilości.

Przywóz przez Hamburg, aczkolwiek w roku 1936 nieco większy, aniżeli w roku 1935, w porównaniu do roku 1931 jest bardzo mały, zmalał 14-krotnie. Stało się to w głównej mierze dzięki ominięciu przez rynek Polski pośrednictwa Hamburga i Bremy w zakupie bawełny, która stanowiła główną pozycję w przywozie przez Hamburg do Polski w roku 1931. Przywóz bawełny zmalał do 1.421 ton w roku 1936 (w roku 1931 — 15.568), będąc drugim co do wielkości artykułem przywozowym po metalach i wyrobach metalowych. Pozostałe pozycje w stosunku do dwu wymienionych są bardzo nieznaczne.

Handel zagraniczny Polski przez Bremę przedstawia tablica 7.

Tablica 7. *Obrót zagraniczny Polski przez Bremę*
(w tonach)

GRUPY TOWARÓW	1931	1932	1933	1934	1935	1936
			Wywóz			
Ogółem	**9.866**	**2.444**	**2.871**	**833**	**1.0575**	**1.613**
Wytwory pochodzenia roślinnego	649	875	136	15	84	485
Wytwory pochodzenia zwierzęcego	—	5	83	21	19	56
Woski, tłuszcze roślinne, zwierzęce	—	—	—	—	—	—
Przetwory spożywcze, tytoń	—	75	—	—	2	89
Skóry, futra, wyroby skórzane	—	—	1	—	—	—
Surowce i wyroby włókiennicze	687	121	299	269	3	—
Drzewo i wyroby drzewne	1.939	1.095	1.894	448	10 097	960
Metale i wyroby metalowe	1.658	273	458	—	209	—
Inne	4.933	—	—	80	161	23
			Przywóz			
Ogółem	**48.868**	**22.538**	**108**	**766**	**62**	**92**
Wytwory pochodzenia roślinnego	109	65	1	—	2	1
Wytwory pochodzenia zwierzęcego	—	—	—	—	—	—
Wytwory pochodzenia mineralnego	59	87	11	—	2	42
Woski, tłuszcze roślinne, zwierzęce	107	—	—	—	—	—
Przetwory spożywcze, tytoń	43	1	—	—	—	—
Przetwory chemiczne, farmaceutyczne	1	—	4	—	—	—
Skóry, futra, wyroby skórzane	—	—	—	—	—	—
Surowce i wyroby włókiennicze	24.092	22.383	78	19	49	—
Drzewo i wyroby drzewne	3	—	—	1	1	3
Papier i wyroby papierowe	—	1	—	—	—	—
Metale i wyroby metalowe	2	—	13	745		1
Maszyny, sprzęt elektrotechniczny	18	1	1	—	1	2
Środki transportowe	—	—	—	—	5	4
Inne	24 434	—	—	1	2	39

Tablica 8. *Obrót zagraniczny Polski przez Królewiec*
(w tonach)

GRUPY TOWARÓW	1931	1932	1933	1934	1935	1936
			Wywóz			
Ogółem	**84.128**	**13,612**	**12.681**	**25.815**	**15.844**	**6,171**
Wytwory pochodzenia roślinnego	1.889	3 075	1.386	193	5	257
Wytwory pochodzenia zwierzęcego	15	—	—	14	—	50
Wytwory pochodzenia mineralnego	219	16	28	184	—	3
Woski, tłuszcze roślinne, zwierzęce	—	—	—	—	—	—
Przetwory spożywcze, tytoń	—	30	75	—	—	—
Przetwory chemiczne, farmaceutyczne, farby	—	68	789	668	—	—
Skóry, futra, wyroby skórzane	—	200	82	—	—	—
Surowce i wyroby włókiennicze	1 004	266	47	398	150	115
Drzewo, wyroby drzewne	38 918	9 951	10.262	23.283	14.056	2 253
Papier i wyroby papierowe	—	—	—	—	—	—
Wyroby kamien., ceramiczne, szkło	—	—	1	—	—	145
Metale i wyroby metalowe	6	5	10	1.068	1.446	3.244
Maszyny, sprzęt elektrotechniczny	13	1	1	—	7	3
Środki transportowe	—	—	—	6	4	—
Inne	42,064	—	-	1	176	101
			Przywóz			
Ogółem	**7.382**	**1.888**	**428**	**96**	**2 054**	**333**
Wytwory pochodzenia roślinnego	1	34	1	1	—	—
Wytwory pochodzenia zwierzęcego	17	23	16	—	—	39
Wytwory pochodzenia mineralnego	75	17	5	2	—	55
Woski, tłuszcze roślinne, zwierzęce	—	—	5	—	—	—
Przetwory spożywcze, tytoń	1.372	—	—	—	1	—
Przetwory chemiczne, farmaceutyczne, farby	2.124	1.252	16	16	—	—
Skóry, futra, wyroby skórzane	75	259	245	1	—	—
Surowce i wyroby włókiennicze	—	294	104	15	50	—
Drzewo, wyroby drzewne	—	—	1	1	—	1
Papier i wyroby papierowe	—	—	—	—	2	—
Wyroby kamien., ceramiczne, szkło	1	—	—	21	1	—
Metale i wyroby metalowe	14	—	28	11	1.965	214
Maszyny, sprzęt elektrotechniczny	10	9	7	16	—	5
Środki transportowe	—	—	—	—	35	9
Inne	3 693	—	—	12	—	10

Wywóz przez Bremę w roku 1936 stanowi 1.613 ton, co w odniesieniu do roku 1931 wynosi szóstą część. Głównym artykułem na przestrzeni wszystkich lat są wyroby drzewne i drzewo surowe, które przeszło w znaczniejszej, jak na Bremę, partii w roku 1935. Zniknęły z listy wywozu przez Bremę metale i wyroby metalowe oraz surowce i wyroby włókiennicze. Inne towary nie stanowią poważniejszych pozycyj w obrotach tego portu.

Przechodząc do przywozu przez Bremę stwierdzić możemy, że zmalał on do granic minimalnych w porównaniu z rokiem 1931 lub nawet 1932. Obroty w roku 1936 stanowią mianowicie w przywozie 92 tony, wobec 48.868 roku 1931. Od roku 1933 z pozycyj przywozowych przez Bremę wyeliminowana została całkowicie bawełna stanowiąca 50% obrotu w przywozie tego portu w roku 1931 i prawie 100% w roku 1932.

Ostatnim portem niemieckim, ku któremu ciążą północne wschodnie kresy Rzeczypospolitej, jest Królewiec. Obrót zagraniczny przez ten port przedstawia tablica 8.

Ogólna ilość artykułów wywozowych przez Królewiec w roku 1936 stanowi 6.171 ton, wobec 84.128 w roku 1931, a więc wywóz zmalał 14 razy. Dawniej, aż do roku 1935 głównym artykułem wywozowym Polski przez Królewiec było drzewo. W roku 1936 wywóz drzewa zmalał 7-miokrotnie w stosunku do roku 1935 a prawie 20-krotnie w stosunku do roku 1931. Interesującym natomiast jest, że przez Królewiec począwszy od roku 1934 wywozimy coraz więcej metali i wyrobów metalowych i artykuły te w roku 1936 stanowią naczelną pozycję wywozową tego portu, pozycję przekraczającą 50% ogólnego wywozu Polski przez Królewiec.

Przywóz przez Królewiec jest bardzo nieznaczny, stanowi w roku 1936 — 333 tony, wobec 7.382 ton w roku 1931. Zmalał więc przywóz prawie 25-krotnie. Główną pozycją przywozową przez Królewiec, podobnie jak w wywozie są metale i wyroby metalowe. Przywóz innych artykułów przez Królewiec jest jeszcze bardziej maloznaczący.

Przenieśmy się obecnie na południe do portów: Triestu i Konstancy, które również obsługują handel zagraniczny Polski, lecz w znacznie mniejszym zakresie.

Handel zagraniczny przez Triest przedstawia tablica 9.

Tablica 9.

Obrót zagraniczny Polski przez Triest

(w tonach)

GRUPY TOWARÓW	1931	1932	1933	1934	1935	1936
			Wywóz			
Ogółem	**370**	**13.442**	**5.085**	**5.132**	**5.298**	**2.367**
Wytwory pochodzenia roślinnego	95	10.454	1.421	2.060	3.651	1.635
Wytwory pochodzenia zwierzęcego	—	565	64	114	20	40
Wytwory pochodzenia mineralnego	—	793	918	791	1.206	517
Woski, tłuszcze roślinne i zwierzęce	—	—	—	—	—	—
Przetwory spożywcze, tytoń	—	2	—	86	203	51
Przetwory chemiczne, farmaceutyczne, farby	—	—	1	—	—	—
Skóry, futra, wyroby skórzane	—	—	1	—	—	—
Surowce i wyroby włókiennicze	63	98	387	176	31	18
Kauczuk i wyroby	—	—	—	—	—	—
Drzewo i wyroby drzewne	27	60	239	65	30	—
Papier i wyroby papierowe	—	—	—	—	8	87
Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szkło	—	26	70	46	39	11
Metale i wyroby metalowe	—	1.389	1.896	1.785	80	20
Maszyny, sprzęt elektrotechniczny	—	55	88	6	2	—
Środki transportowe	—	—	—	3	—	—
Inne	185	—	—	—	28	8
			Przywóz			
Ogółem	**22**	**3.599**	**812**	**1.830**	**952**	**603**
Wytwory pochodzenia roślinnego	—	1.866	626	769	603	393
Wytwory pochodzenia mineralnego	—	–	—	15	—	—
Woski, tłuszcze roślinne i zwierzęce	—	—	—	—	6	—
Przetwory spożywcze, tytoń	—	121	51	768	214	146
Przetwory chemiczne, farmaceutyczne, farby	—	71	25	10	15	6
Skóry, futra, wyroby skórzane	—	19	102	99	84	11
Surowce i wyroby włókiennicze	11	1.522	—	—	–	—
Kauczuk i wyroby	—	—	—	—	8	—
Drzewo i wyroby drzewne	—	—	—	—	6	—
Papier i wyroby papierowe	—	—	—	—	—	1
Maszyny, sprzęt elektrotechniczny	—	—	8	—	—	—
Środki transportowe	—	—	—	—	—	43
Inne	11	—	—	169	16	3

Tablica 7. *Obrót zagraniczny Polski przez Bremę*
(w tonach)

GRUPY TOWARÓW	1931	1932	1933	1934	1935	1936
			Wywóz			
Ogółem	**9.866**	**2.444**	**2.871**	**833**	**1.0575**	**1.613**
Wytwory pochodzenia roślinnego	649	875	136	15	84	485
Wytwory pochodzenia zwierzęcego	—	5	83	21	19	56
Woski, tłuszcze roślinne, zwierzęce	—	—	—	—	—	—
Przetwory spożywcze, tytoń	—	75	—	—	2	89
Skóry, futra, wyroby skórzane	—	—	1	—	—	—
Surowce i wyroby włókiennicze	687	121	299	269	3	—
Drzewo i wyroby drzewne	1.939	1.095	1.894	448	10 097	960
Metale i wyroby metalowe	1.658	273	458	—	209	—
Inne	4.933	—	—	80	161	23
			Przywóz			
Ogółem	**48.868**	**22.538**	**108**	**766**	**62**	**92**
Wytwory pochodzenia roślinnego	109	65	1	—	2	1
Wytwory pochodzenia zwierzęcego	—	—	—	—	—	—
Wytwory pochodzenia mineralnego	59	87	11	—	2	42
Woski, tłuszcze roślinne, zwierzęce	107	—	—	—	—	—
Przetwory spożywcze, tytoń	43	1	—	—	—	—
Przetwory chemiczne, farmaceutyczne	1	—	4	—	—	—
Skóry, futra, wyroby skórzane	—	—	—	—	—	—
Surowce i wyroby włókiennicze	24.092	22.383	78	19	49	—
Drzewo i wyroby drzewne	3	—	—	1	1	3
Papier i wyroby papierowe	—	1	—	—	—	—
Metale i wyroby metalowe	2	—	13	745		1
Maszyny, sprzęt elektrotechniczny	18	1	1	—	1	2
Środki transportowe	—	—	—	—	5	4
Inne	24 434	—	—	1	2	39

Tablica 8. *Obrót zagraniczny Polski przez Królewiec*
(w tonach)

GRUPY TOWARÓW	1931	1932	1933	1934	1935	1936
			Wywóz			
Ogółem	**84.128**	**13,612**	**12,681**	**25.815**	**15.844**	**6.171**
Wytwory pochodzenia roślinnego	1.889	3 075	1.386	193	5	257
Wytwory pochodzenia zwierzęcego	15	—	—	14	—	50
Wytwory pochodzenia mineralnego	219	16	28	184	—	3
Woski, tłuszcze roślinne, zwierzęce	—	—	—	—	—	—
Przetwory spożywcze, tytoń	—	30	75	—	—	—
Przetwory chemiczne, farmaceutyczne, farby	—	68	789	668	—	—
Skóry, futra, wyroby skórzane	—	200	82	—	—	—
Surowce i wyroby włókiennicze	1 004	266	47	398	150	115
Drzewo, wyroby drzewne	38 918	9 951	10.262	23.283	14.056	2 253
Papier i wyroby papierowe	—	—	—	—	—	—
Wyroby kamien., ceramiczne, szkło	—	—	1	—	—	145
Metale i wyroby metalowe	6	5	10	1.068	1.446	3.244
Maszyny, sprzęt elektrotechniczny	13	1	1	—	7	3
Środki transportowe	—	—	—	6	4	—
Inne	42.064	—	-	1	176	101
			Przywóz			
Ogółem	**7.382**	**1.888**	**428**	**96**	**2 054**	**333**
Wytwory pochodzenia roślinnego	1	34	1	1	—	—
Wytwory pochodzenia zwierzęcego	17	23	16	—	—	39
Wytwory pochodzenia mineralnego	75	17	5	2	—	55
Woski, tłuszcze roślinne, zwierzęce	—	—	5	—	—	—
Przetwory spożywcze, tytoń	1.372	—	—	—	1	—
Przetwory chemiczne, farmaceutyczne, farby	2.124	1.252	16	16	—	—
Skóry, futra, wyroby skórzane	75	259	245	1	—	—
Surowce i wyroby włókiennicze	—	294	104	15	50	—
Drzewo, wyroby drzewne	—	—	1	1	—	1
Papier i wyroby papierowe	—	—	—	—	2	—
Wyroby kamien., ceramiczne, szkło	1	—	—	21	1	—
Metale i wyroby metalowe	14	—	28	11	1.965	214
Maszyny, sprzęt elektrotechniczny	10	9	7	16	—	5
Środki transportowe	—	—	—	—	35	9
Inne	3 693	—	—	12	—	10

Wywóz przez Bremę w roku 1936 stanowi 1.613 ton, co w odniesieniu do roku 1931 wynosi szóstą część. Głównym artykułem na przestrzeni wszystkich lat są wyroby drzewne i drzewo surowe, które przeszło w znaczniejszej, jak na Bremę, partii w roku 1935. Zniknęły z listy wywozu przez Bremę metale i wyroby metalowe oraz surowce i wyroby włókiennicze. Inne towary nie stanowią poważniejszych pozycyj w obrotach tego portu.

Przechodząc do przywozu przez Bremę stwierdzić możemy, że zmalał on do granic minimalnych w porównaniu z rokiem 1931 lub nawet 1932. Obroty w roku 1936 stanowią mianowicie w przywozie 92 tony, wobec 48.868 roku 1931. Od roku 1933 z pozycyj przywozowych przez Bremę wyeliminowana została całkowicie bawełna stanowiąca 50% obrotu w przywozie tego portu w roku 1931 i prawie 100% w roku 1932.

Ostatnim portem niemieckim, ku któremu ciążą północne wschodnie kresy Rzeczypospolitej, jest Królewiec. Obrót zagraniczny przez ten port przedstawia tablica 8.

Ogólna ilość artykułów wywozowych przez Królewiec w roku 1936 stanowi 6.171 ton, wobec 84.128 w roku 1931, a więc wywóz zmalał 14 razy. Dawniej, aż do roku 1935 głównym artykułem wywozowym Polski przez Królewiec było drzewo. W roku 1936 wywóz drzewa zmalał 7-miokrotnie w stosunku do roku 1935 a prawie 20-krotnie w stosunku do roku 1931. Interesującym natomiast jest, że przez Królewiec począwszy od roku 1934 wywozimy coraz więcej metali i wyrobów metalowych i artykuły te w roku 1936 stanowią naczelną pozycję wywozową tego portu, pozycję przekraczającą 50% ogólnego wywozu Polski przez Królewiec.

Przywóz przez Królewiec jest bardzo nieznaczny, stanowi w roku 1936 — 333 tony, wobec 7.382 ton w roku 1931. Zmalał więc przywóz prawie 25-krotnie. Główną pozycją przywozową przez Królewiec, podobnie jak w wywozie są metale i wyroby metalowe. Przywóz innych artykułów przez Królewiec jest jeszcze bardziej małoznaczący.

Przenieśmy się obecnie na południe do portów: Triestu i Konstancy, które również obsługują handel zagraniczny Polski, lecz w znacznie mniejszym zakresie.

Handel zagraniczny przez Triest przedstawia tablica 9.

Tablica 9.

Obrót zagraniczny Polski przez Triest

(w tonach)

GRUPY TOWARÓW	1931	1932	1933	1934	1935	1936
			Wywóz			
Ogółem	**370**	**13.442**	**5.085**	**5,132**	**5.298**	**2.387**
Wytwory pochodzenia roślinnego	95	10.454	1.421	2.060	3.651	1 635
Wytwory pochodzenia zwierzęcego	—	565	64	114	20	40
Wytwory pochodzenia mineralnego	—	793	918	791	1.206	517
Woski, tłuszcze roślinne i zwierzęce	—	—	—	—	—	—
Przetwory spożywcze, tytoń	—	2	—	86	203	51
Przetwory chemiczne, farmaceutyczne, farby	—	—	1	—	—	—
Skóry, futra, wyroby skórzane	—	—	1	—	—	—
Surowce i wyroby włókiennicze	63	98	387	176	31	18
Kauczuk i wyroby	—	—	—	—	—	—
Drzewo i wyroby drzewne	27	60	239	65	30	—
Papier i wyroby papierowe	—	—	—	—	8	87
Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szkło	—	26	70	46	39	11
Metale i wyroby metalowe	—	1.389	1.896	1.785	80	20
Maszyny, sprzęt elektrotechniczny	—	55	88	6	2	—
Środki transportowe	—	—	—	3	—	—
Inne	185	—	—	—	28	8
			Przywóz			
Ogółem	**22**	**3.599**	**812**	**1.830**	**952**	**603**
Wytwory pochodzenia roślinnego	—	1.866	626	769	603	393
Wytwory pochodzenia mineralnego	—	—	—	15	—	—
Woski, tłuszcze roślinne i zwierzęce	—	—	—	—	6	—
Przetwory spożywcze, tytoń	—	121	51	768	214	146
Przetwory chemiczne, farmaceutyczne, farby	—	71	25	10	15	6
Skóry, futra, wyroby skórzane	—	19	102	99	84	11
Surowce i wyroby włókiennicze	11	1.522	—	—	—	—
Kauczuk i wyroby	—	—	—	—	8	—
Drzewo i wyroby drzewne	—	—	—	—	6	—
Papier i wyroby papierowe	—	—	—	—	—	1
Maszyny, sprzęt elektrotechniczny	—	—	8	—	—	—
Środki transportowe	—	—	—	—	—	43
Inne	11	—	—	169	16	3

Wywóz przez Triest w roku 1936 stanowi 2.387 ton, czyli o połowę mniej, aniżeli w każdym z trzech lat poprzednich. Głównym artykułem wywozowym przez Triest są wytwory pochodzenia roślinnego. na drugim miejscu znajdują się wytwory pochodzenia mineralnego. Te dwie grupy artykułów stanowią gros wywozu polskiego przez Triest; pozostałe towary wywożone są przez Triest w bardzo nieznacznych ilościach.

Przywóz przez Triest w roku 1936 zamknął się sumą 603 ton, jest mniejszy, aniżeli w latach poprzednich. Głównym artykułem przywozowym przez Triest są wytwory pochodzenia roślinnego, a więc w pierwszym rzędzie owoce południowe. Drugim z kolei artykułem jest tytoń. Inne artykuły przywozowe przechodzą przez Triest do Polski w bardzo nieznacznych ilościach.

Wreszcie ostatni z omawianych portów Konstanca nad morzem Czarnym. Obrót przez ten port przedstawia tablica 10.

Tablica 10

Obrót zagraniczny Polski przez Konstancę
(w tonach)

GRUPY TOWARÓW	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Wywóz						
Ogółem	—	**1.781**	**65**	**2.251**	**5.828**	**3.084**
Wytwory pochodzenia roślinnego	—	—	—	245	1.267	1.774
Wytwory pochodzenia zwierzęcego	—	1.603	7	1.980	3.782	509
Wytwory pochodzenia mineralnego	—	15	—	—	61	—
Przetwory spożywcze, tytoń	—	—	29	—	14	6
Skóry, futra, wyroby skórzane	—	—	—	—	—	—
Surowce i wyroby włókiennicze	—	1	3	—	—	—
Drzewo i wyroby drzewne	—	—	—	5	—	61
Papier i wyroby papierowe	—	—	—	—	1	185
Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szkło	-	63	24	—	—	—
Metale i wyroby metalowe	—	1	—	11	—	—
Maszyny, sprzęt elektrotechniczny	—	8	2	—	10	1
Wagi, narzędzia, aparaty precyzyjne	—	—	—	—	—	92
Inne	—	.	.	10	693	456
Przywóz						
Ogółem	—	**8**	**5**	**16**	**61**	**128**
Wytwory pochodzenia roślinnego	—	—	—	15	16	28
Wytwory pochodzenia zwierzęcego	—	—	—	—	1	—
Wytwory pochodzenia mineralnego	—	—	—	—	10	—
Przetwory spożywcze, tytoń	—	—	5	1	—	22
Skóry, futra, wyroby skórzane	—	—	—	—	20	43
Metale i wyroby metalowe	—	—	—	—	—	1
Wagi, narzędzia, aparaty precyzyjne	—	8	—	—	4	12
Inne	—	.	.	—	10	22

Ogólna suma wywozu w roku 1936 stanowi 3.084 tony, jest mniejsza, aniżeli w roku poprzednim, gdy przez Konstancę przeszła poważniejsza partia wytworów pochodzenia zwierzęcego. Głównym artykułem wywozowym przez Konstancę, ilościowo przekraczającym 50% ogólnego wywozu Polski przez ten port, są wytwory pochodzenia roślinnego, dalej znacznie mniejsza pozycja — wytwory pochodzenia zwierzęcego.

Przywóz przez Konstancę w roku 1936 stanowi 128 ton głównie skór i wyrobów skórzanych. Przywóz, aczkolwiek dwukrotnie większy od roku poprzedniego, jest niepokaźnie mały wobec wywozu z Polski przez ten port.

Wyciągając z powyższych danych wnioski ogólne, stwierdzić nam wypadnie, że obroty handlu zagranicznego Polski przez porty obce malały równolegle ze wzrostem zdolności przepustowej portów naszych i z rozbudową oraz z udoskonaleniem systemu pracy w porcie gdyńskim. Również i rozwój bezpośrednich połączeń, utrzymywanych przez linie regularne pomiędzy portami zagranicznymi a portami polskiego obszaru celnego odegrały tu rolę bardzo poważną. Nie należy jednak sugerować się niskimi liczbami względnymi, obrazującymi obroty nasze przez porty obce, lecz zdawać sobie sprawę z tego, że kilka dziesiątków tysięcy ton towarów, przeważnie stanowiących wysokowartościowe ładunki drobnicowe, również i dla naszych portów byłyby ładunkiem cennym i przyczyniłyby się mogły do podniesienia dochodowości naszych portów, a szczególnie portu gdyńskiego. Jeśli się zważy, że obroty polskiego handlu zagranicznego mają tendencję do wzrostu, to wydaje się rzeczą oczywistą, iż dążyć do tego należy, aby cały ten wzrost przypadł wyłącznie na porty polskiego obszaru celnego, a wtedy od-

setek towarów, przechodzących przez porty obce jeszcze bardziej zmaleje, przy równoczesnym zaś obniżaniu liczb bezwzględnych stać się on może istotnie tak nikły, iż można będzie nie brać go w ogóle w rachubę.

Bolesław Polkowski.

P. S. Źródłami, które posłużyły do zilustrowania wywodów niniejszego artykułu były: „Roczniki Statystyczne przewozów towarów na P. K. P.", wydawnictwo Centralnego Biura Statystyki Ministerstwa Komunikacji; Roczniki Handlu Zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska, wreszcie Roczniki Statystyczne Gdyni — wydawnictwo Komisariatu Rządu m. Gdyni.



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

W dniu 14 grudnia odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby.

Po przyjęciu protokółu z poprzedniego posiedzenia Prezydium wysłuchało sprawozdania Dyrektora Izby dra Kulikowskiego w sprawie budowy dróg wodnych śródlądowych oraz o stanowisku Izby w odniesieniu do działalności i planach na przyszłość Towarzystwa Wystaw i Targów w Gdyni. Następnie Prezydium poinformowane zostało o bieżących pracach oraz rozpatrzyło szereg wniosków o przyznanie subwencyj i dyplomów.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI KOMUNIKACYJNO-TURYSTYCZNEJ.

W dniu 15 grudnia 1937 r. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby naszej Inż. Alfreda Dziedziula posiedzenie Izbowej Komisji Komunikacyjno-Turystycznej.

Po przyjęciu protokółów z 2 ostatnich posiedzeń Komisji p. radca inż. Namysłowski, jako przedstawiciel Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w Państwowej Radzie Komunikacyjnej, złożył sprawozdanie z działalności Komitetu Taryfowego i Eksploatacyjnego Państwowej Rady Komunikacyjnej.

W dyskusji nad powyższym sprawozdaniem omówiono specjalnie kwestię wag kolejowych i tary wagonów, po czym powzięto rezolucję treści następującej:

Komisja Komunikacyjno - Turystyczna Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni stwierdza niedostateczną ilość i przestarzałość wag kolejowych i uchwala wniosek, aby Izba wystąpiła do Ministerstwa Komunikacji z postulatem stopniowego odnowienia i uzupełnienia ilości wag na stacjach Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu.

Poza tym Komisja Komunikacyjno-Turystyczna stwierdza, że ścisłość tary wagonów kolejowych leży zarówno w interesie kolei jak i jej klientów i w związku z tym uchwala wniosek o wystąpienie do Ministerstwa Komunikacji z postulatem przeprowadzania częstszej kontroli tary wagonów, a w szczególności w wypadkach, gdy wagon zostaje poddany remontowi.

Równocześnie Komisja powzięła uchwałę, na mocy której w niedalekiej przyszłości zostanie zwołane specjalne posiedzenie Komisji przy współudziale wszystkich członków i zastępców członków Państwowej Rady Komunikacyjnej z okręgu pomorskiego, które będzie poświęcone generalnej dyskusji nad sprawami, jakie winny być poruszone na P. R. K., przy czym będą wzięte pod uwagę tylko te wnioski, które zostaną Izbie nadesłane przez radców Izby i organizacje gospodarcze do dnia 10 stycznia 1938 r.

Z kolei Komisja przedyskutowała kwestię usprawnienia komunikacji kolejowej osobowej w okręgu pomorskim na podstawie materiałów zebranych w drodze specjalnej ankiety i dodatkowych wniosków zgłoszonych w toku posiedzenia. Komisja przyjęła do wiadomości przyrzeczenie Dyrekcji O. K. P. w Toruniu, że Izba zostanie zaproszona na specjalną konferencję, poświęconą ustaleniu rozkładu jazdy na rok 1938/39. Przy tym Komisja wypowiedziała zdanie, że postulaty powinny być zgłoszone w brzmieniu, ustalonym przez poszczególne organizacje gospodarcze.

W zakresie usprawnienia ruchu i przeładunku towarowego na P.K.P. Komisja ustaliła, że w wystąpieniu Izby powinny być poruszone następujące niedomagania: 1) rozbieżność między wagą stacji nadawczej a wagą stacji odbiorczej, 2) brak wag kolejowych i wozowych na niektórych stacjach, 3) niepunktualność dostaw, 4) niepunktualne awizo-

wanie o przybyciu przesyłki, 5) rozkradanie przesyłek na stacjach, 6) brak odpowiednich dworców w Jastarni i Wielkiej Wsi, 7) przebudowa dworców w Wejherowie i Lidzbarku, 8) budowa drugiego toru kolejowego na odcinkach Gdynia — Gdańsk i Gdynia — Wejherowo.

Omawiając następnie sprawę stosowania taryf ulgowych (specjalnych i wyjątkowych) Komisja stwierdziła, że stosowanie tych taryf uzależnione jest w całym szeregu wypadków wyłącznie od umieszczenia w liście przewozowym adnotacji, że towar przeznaczony jest do przerobu w zakładzie przemysłowym odbiorcy. W ten sposób obowiązujące przepisy uniemożliwiają kierowanie przesyłek kolejowych pod adresem banków względnie firm spedycyjnych na t. zw. inkaso.

Po zapoznaniu się z dotychczasowym przebiegiem akcji samorządu przemysł.-handlowego w sprawie zliberalizowania odnośnych przepisów Komisja wyraziła pogląd, że omawiane zagadnienie powinno być rozwiązane generalnie t. zn. w odniesieniu do wszystkich taryf ulgowych, zawierających w „warunkach stosowania" klauzulę „do przerobu w zakładzie przemysłowym odbiorcy".

Wreszcie Komisja rozważyła sprawę wprowadzenia ulgowej taryfy drobnicowej portowej o jednej klasie ze stawkami na poziomie III klasy drobnicowej taryfy zasadniczej. Komisja zajęła stanowisko, że indywidualne załatwianie wniosków do celu nie doprowadziłoby, wobec czego należy dążyć do generalnego załatwienia poruszonej sprawy.

OBRADY KOMITETU MORSKIEGO RADY HANDLU ZAGRANICZNEGO.

Rada handlu Zagranicznego R. P., będąca jak wiadomo organizacją wspólną samorządów przemysłowo-handlowego, rolniczego i rzemieślniczego, wyłoniła na podstawie swego statutu szereg organów pomocniczych i między nimi i Komitet Morski. Zadaniem tego Komitetu jest przeprowadzanie prac w zakresie spraw portowych w szczególności zaś spraw ustroju i rozbudowy portów polskiego obszaru celnego, organizacji pracy w portach, opłat portowych, połączeń portów z zapleczem, komunikacji morskiej i wreszcie spraw, dotyczących połączeń i komunikacji lądowej i śródlądowej, związanych z potrzebami handlu zagranicznego. W skład Komitetu tego wchodzą po 1-ym przedstawicielu izb przemysłowo-handlowych, w Gdyni, w Katowicach, we Lwowie, w Łodzi. w Sosnowcu i w Warszawie, Centralnego Zw. Przemysłu Polskiego, Centralnego Związku średniego i drobnego przemysłu RP., Naczelnej Rady Kupiectwa Polskiego, Centrali Związku Kupców, 4-ch przedstawicieli Związku Izb i Organizacyj Rolniczych, 1 przedstawiciel izb rzemieślniczych i 1 przedstawiciel Gdańskiej Izby Handlu Zagranicznego.

Pierwsze posiedzenie Komitetu Morskiego odbyło się w dniu 3 grudnia br. w lokalu naszej Izby. Po powitaniu zebranych przez Prezesa Izby p. Stanisława Tora przemówienie inauguracyjne wygłosił przedstawiciel Prezydium Rady Handlu Zagranicznego Dr Władysław Rasiński, Sekretarz Generalny Rady, który następnie przekazał przewodnictwo nad obradami Komitetu Morskiego b. Wojewodzie p. Stanisławowi Wachowiakowi. Z kolei dokonano wyboru Prezydium Komitetu. Na przewodniczącego wybrany został b. Wojewoda p. St. Wachowiak, a na zastępców Przewodniczącego pp. Dyrektor Dr Kulikowski z ramienia naszej Izby i Prezes Donimirski z ramienia Pomorskiej Izby Rolniczej. Następnie Komitet ustalił program swych prac, zgodnie z zadaniami wyżej wyszczególnionymi oraz uchwalił regulamin swych obrad.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU LISTOPADZIE BR. ORAZ W OKRESIE: STYCZEŃ — LISTOPAD BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w mies. listopadzie br. osiągnęły 775.479,5 ton wobec 802.565,8 ton w mies. październiku br. oraz 724.051.9 ton w mies. listopadzie 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje więc nieznaczny 3,5%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. mies. październikiem oraz równie nieznaczny 7,1%-owy, ale wzrost obrotów w stosunku do mies. listopada 1936 r.

Ogólne obroty zamorskie t. j. przywóz łącznie z wywozem w okresie pierwszych (styczeń — listopad) jedenastu miesięcy br. (8.210.382,1 ton) wykazują 17,3%-owy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego (6.996.826,5 ton). Na uzyskanie powyższej liczby ogólnych obrotów zamorskich w okresie: styczeń — listopad br. złożył się przywóz zamorski — 1.541.666,6 ton oraz wywóz zamorski — 6.668.715,5 ton.

Przywóz zamorski w okresie pierwszych jedenastu miesięcy (styczeń — listopad) br. (1.541.666,6 ton) wykazuje 31,7%-owy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego (1.170.325,7 ton).

Wywóz zamorski w okresie: styczeń — listopad br. wykazuje 14,5%-owy wzrost obrotów w porównaniu z wywozem w analogicznym okresie czasu roku ubiegłego (5.826.500,8 ton).

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (136.107,9 ton) wykazuje 35,2%-owy wzrost obrotów w stosunku z importem w ub. mies. październiku br. (115.428,6 ton) oraz nieznaczny 2,7%-owy spadek w porównaniu z mies. listopadem 1936 r. (160.454,9 ton).

Wzrost importu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ubiegłym mies. październikiem br. spowodowała przede wszystkim pozycja złomu żelaznego, wykazująca około 100%-owy wzrost (63.369 ton w mies. listopadzie br. wobec 36.589 ton w mies. październiku br.) Poza złomem żelaza wykazały wzrost pozycje (w nawiasach dane za mies. październik br.): owoców świeżych — 1.875 ton (1.504 ton), ryżu surowego — 87 t. (24 t.), orzechów i migdałów 395 t. (109 t.), korzeni — 188 t. (87 t.), śledzi solonych — 7.486 t. (7.109 t.), napoi alkoholowych i innych — 171 t. (147 t.), przetworów chemicznych — 248 t. (150 t.), skór — 2.837 t. (2.518 t.), wełny — 1.296 t. (784 t.), odpadków wełnianych — 54 t. (32 t.), bawełny — 14.094 t. (8.713 t.), odpadków bawełny — 252 t. (185 t.), lnu, konopi, sizalu i in. — 232 t. (92 t.), juty — 2.413 t. (1. 214 t.), szmat — 1.362 t. (758 t.), kauczuku — 571 t. (504 t.), celulozy — 1.033 t. (773 t.), miedzi — 3.099 t. (971 t.), cyny — 369 t. (159 t.), cynku — 1.700 t. (2 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 371 t. (170 t.), oraz samochodów, motocykli i części — 552 t. (457 t.)

O ile wzrost importu owoców świeżych, orzechów, migdałów itp. ma charakter wybitnie sezonowy, to poważny wzrost importu podstawowego surowca hutniczego, jakim jest złom, przeszło trzykrotny wzrost przywozu miedzi, około dwukrotny — cyny i szeregu innych metali łączy się przyczynowo z ożywioną pracą hutnictwa polskiego. Potwierdzeniem tego ożywienia będzie bardzo poważny wzrost importu rud w drugim porcie p. o. c. — Gdańsku, gdyż w porcie gdyńskim miesiąc sprawozdawczy przynosi pewne zahamowanie przywozu rud. Podkreślić należy ok. 50%-owy wzrost importu bawełny surowej. Z surowców włókienniczych dobre rezultaty daje juta, len, konopie, sizal i inne włókna roślinne. Pozostałe pozycje niewiele się różnią z poprzednim miesiącem.

Do pozycyj importu zamorskiego, które w miesiącu sprawozdawczym wykazały spadek w stosunku do ub. mies. października rb. należą (w nawiasie dane za mies. październik br.): nasiona oleiste — 2.179 t. (4.963 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 11.400 t. (11.437 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 299 t. (529 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.078 t. (1.164 t.), tran — 395 t. (700 t.), tytoń — 474 t. (598 t.), siarka — 100 t. (564 t.), garbniki — 515 t. (1.355 t.), fosforyty — 15.835 t. (16.420 t.), papier i makulatura — 1.331 t. (2.374 t.), żelazo surowe — 690 t. (1.262 t.), maszyny, aparaty i części — 548 t. (537 t.) oraz części wagonów i lokomotyw — 115 t. (216 t.)

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu listopadzie br. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego oraz mies. październikiem rb. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Listopad 1937 r.	Paźdz. 1937 r.	Listopad 1936 r.
Nasiona różne	105	22	75
nasiona oleiste	2.179	4.963	4.728
ryż surowy	87	24	15
owoce świeże	1.875	1.504	2.587
owoce suszone	701	1.280	1.033
konserwy owocowe	8	16	1
orzechy i migdały	395	109	273
kawa	271	380	706
herbata	123	132	184
kakao	412	419	846
korzenie	188	87	91
rośliny i mater. rośl.	73	152	126
żywica	557	582	530
śledzie świeże	1.841	1.363	617
śledzie solone	7.486	7.109	8.312
rudy różne i wypałki pirytowe	11.400	11.437	22.343
oleje	136	167	145
smoła i smary	32	50	1
asfalt	74	223	40
tłuszcze i oleje roślinne	299	529	376
tłuszcze zwierzęce sur.	1.078	1.164	1.415
tran	395	700	505
napoje alkoholowe i inne	171	147	130
tytoń	474	598	244
siarka	100	564	1.477
przetwory chemiczne	248	150	609
farby	183	180	87
garbniki	515	1.355	3.378
fosforyty	15.835	16.420	16.599
żużle Thomasa	—	—	—
skóry	2.837	2.518	3.144
wełna	1.296	784	2.083
odpadki wełniane	54	32	96
przędza wełniana	13	13	20
bawełna	14.094	8.713	10.437
odpadki bawełny	252	185	482
przędza bawełniana	170	191	288
len, konopie, sizal i inne	232	92	33
juta	2.413	1.214	2.211
szmaty	1.362	758	1.728
kauczuk	571	504	426
wyroby gumowe	117	164	34
papier i makulatura	1.331	2.374	1.736
papa i tektura	152	13	79
celuloza	1.033	773	1.233
żelazo surowe	690	1.262	526
metale różne	272	359	447
złom żelazny	63.369	36.589	54.489
miedź	3.099	971	1.567
cyna	369	159	233
cynk	1.700	2	—
wyroby żelazne i metal.	371	170	389

maszyny, apar. i części	548	557	788
części wagonów i lokom.	115	216	463
samochody, motocykle i części	332	457	37
różne	11.855	4.533	10.015
Razem	136.108	115.429	160.455

Nieznaczny spadek importu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym br. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego, spowodowały przede wszystkim: nasiona oleiste, owoce świeże, śledzie solone, rudy różne i wypałki pirytowe, fosforyty, garbniki, skóry oraz wełna.

Spadku tego nie mógł wyrównać poważny wzrost szeregu innych pozycyj na czele ze złomem żelaznym. Poza złomem żelaznym, wykazującym ok. 100%-owy wzrost zwraca uwagę wzrost importu surowców włókienniczych, jak bawełna, juta, len, konopie, sizal itp. włókna roślinne. Na podkreślenie zasługuje tu niemal że rekordowa ilość importowanej bawełny. Zjawisko to łączy się nie tylko ze wzrostem zapotrzebowania przędzalni krajowych, ale nader poważnym wzrostem importu bawełny tranzytowej. W miesiącu listopadzie br. w porcie gdyńskim miał miejsce przeładunek bawełny amerykańskiej na jeden z obcych statków, celem przewiezienia jej do Portugalii. Dobre rezultaty daje również import metali, jak miedzi, cyny i cynku.

W okresie styczeń — listopad br. w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego wzrost spowodowały przede wszystkim podstawowe surowce hutnicze, jak złom żelazny, rudy różne i wypałki pirytowe, oraz metale: miedź, cyna i cynk. Utrzymuje się nadal na wysokim poziomie import surowców dla krajowych fabryk nawozów sztucznych: fosforytów i żużli Thomasa. Poważny wzrost wykazuje import nasion oleistych, oraz owoców świeżych. Z artykułów tranzytowych dużą pozycję stanowią nadal papier, makulatura i celuloza. Z gotowych wyrobów żelaznych i metalowych rok bieżący przynosi szczególnie poważny wzrost samochodów, motocykli i części. Z artykułów kolonialnych zwiększył się w roku bieżącym przywóz kakao, orzechów, migdałów, oraz korzeni.

Zmniejszył się natomiast w okresie: styczeń — listopad br. w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego import zamorski surowców włókienniczych (bawełny, juty, lnu, konopi i sisalu), owoców suszonych, ryżu surowego oraz kawy. Bardzo poważnie obniżył się również import przetworów chemicznych.

Wywóz zamorski w miesiącu listopadzie br. (619.371,6 ton) wykazuje nieznaczny 9,9% spadek obrotów w porównaniu z ub. miesiącem październikiem br. (687.137,2 ton) oraz równie nieznaczny 9,9%-owy, ale wzrost obrotów w stosunku do miesiąca listopada 1936 r. — (563.597 ton).

Decydującą rolę odegrała tu, jak w wielu podobnych wypadkach, grupa wytworów mineralnych (w nawiasach dane za m. październik br.): węgiel kamienny — 464.883 t. (529.401 t.). oraz koks — 12.085 t. (25.208 t.) Poza grupą mineralną obniżył się wywóz: nasion i roślin — 292 t. (506 t.), szynek i innych peklowanych — 283 t. (320 t.), bekonów — 1.543 t. (2.152 t.), drobiu i ptactwa bitego — 214 t. (245 t.), jaj — 1.250 t. (2.710 t.), soli kuch. i przemysłowej — 491 t. (960 t.), makuchów — 150 t. (250 t.), mączki kostnej — 58 t. (187 t.), bieli cynkowej — 442 t. (542 t.), tarcicy — 11.431 t. (13.435 t.), mebli giętych — 369 t. (391 t.), papieru — 422 t. (656 t.), papy i tektury — 173 t. (259 t.), żelaza surowego — 254 t. (972 t.), metali różnych — 21 t. (67 t.), szyn kolejowych — brak (965 t.) oraz cynku — 1.670 t. (2.716 t.)

Niemal cała grupa hodowlana wykazuje w miesiącu sprawozdawczym spadek wywozu. Nastąpiło również załamanie wywozu tarcicy. W grupie metali zwraca uwagę zanik eksportu szyn kolejowych.

Wzrósł natomiast w miesiącu sprawozdawczym wywóz (w nawiasach dane za m. październik br.): węgla bunkrowego — 62.703 t. (56.105 t.), cementu — 2.179 t. (871 t.), przetworów mięsnych — 2.550 t. (2.242 t.), cukru — 7.786 t. (4.502 t.), soli potasowej — 250 t. (brak), tkanin — 648 t. (442 t.), bawełny i odpadków — 696 t. (76 t.), bali, słupów i kopalniaków — 16.480 t. (11.560 t.), wyrobów z drzewa — 926 t. (554 t.), dykt i fornierów — 1.478 t. (1.453 t.), żelaza handlowego — 5.070 t. (4.665 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 846 t. (490 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 4.098 t. (3.261 t.), oraz blachy cynkowej — 588 t. (478 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny wzrost wywozu cukru, grupy wytworów hutniczych oraz kopalniaków.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu listopadzie br. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ub. oraz miesiącem październikiem rb. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Listopad 1937 r.	Paźdz. 1937 r.	Listopad 1936 r.
Strączkowe	58	5	—
mączka ryżowa	90	350	95
mąka	—	—	20
mąka pastewna	—	—	558
ryż wyłuszczony	85	41	224
słód	381	—	2.854
owoce świeże	4	—	12
konserwy owocowe	3	3	3
nasiona i rośliny	292	506	672
szynki i inne pekl.	283	320	29
bekony	1.543	2.152	1.163
drób i ptactwo bite	214	245	348
jaja	1.250	2.710	1.668
masło	955	723	751

cement	2.179	871	217
sól kuch. i przem.	491	960	31
węgiel kamienny	464.883	529.401	445.564
węgiel bunkrowy	62.703	56.105	40.598
koks	12.085	25.208	15.450
oleje i parafina	1	—	—
tłuszcze zwierzęce	2	—	464
przetwory mięsne	2.550	2.242	1.948
cukier	7.786	4.502	4.438
napoje alkoholowe	30	15	17
spirytus	2	—	—
makuchy	150	250	1.122
otręby	—	—	—
wytłoki buraczane	—	—	172
soda	—	—	38
salmiak	76	56	41
karbid	24	6	395
farby	—	—	1
mączka kostna	58	187	—
biel cynkowa	442	542	465
sól potasowa	250	—	930
saletra	1	1	2.602
siarczan amonu	—	5.066	1.536
skóry	124	100	68
tkaniny	648	442	400
bawełna i odpadki	696	76	334
bale i słupy (kopalniaki)	16.480	11.560	—
drzewo tarte	11.431	13.435	10.448
wyroby z drzewa	926	554	467
klepki	77	15	75
dykty i forniery	1.478	1.453	1.179
meble gięte	369	391	450
wyroby koszykarskie	44	17	139
papier	422	656	357
papa i tektura	173	259	314
celuloza	504	105	1.610
żelazo surowe	254	972	489
żelazo handlowe	5.070	4.665	9.132
metale różne	21	67	102
wyroby żelazne i metalowe	846	490	861
szyny kolejowe	—	965	1.590
rury żeliwne i żelazne	4.098	3.261	2.806
cynk	1.670	2.716	837
blacha cynkowa	588	478	548
różne	14.582	11.993	6.304
Razem	619.372	687.137	563.597

Poważny wzrost wywozu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem 1936 r. spowodowała tym razem nie grupa wytworów mineralnych, a pozycja bali i słupów (kopalniaków). Poza kopalniakami wzrosły pozycje węgla kamiennego i bunkrowego oraz bekonów, masła, strączkowych, cementu, soli kuch. i przem., przetworów mięsnych, cukru, salmiaku, rur żeliwnych i żelaznych, cynku i blachy cynkowej, a z grupy drzewa: nieznacznie tarcicy, klepek oraz dykt i fornierów.

Spadek natomiast wykazują pozycje słodu, nasion i roślin, jaj, koksu, makuchów, karbidu, soli potasowej, siarczanu amonu, mebli giętych, żelaza surowego, handlowego, papy, tektury oraz celulozy.

Wzrost wywozu w okresie: styczeń—listopad br. wywołała grupa wytworów mineralnych, wykazując około 17% wzrostu. Poza najpoważniejszą ilościową pozycją węgla największy (około 70%) procentowo wzrost wykazuje grupa przetworów chemicznych i farb. Należą tu: siarczan amonu, biel cynkowa, sól potasowa, salmiak, mączka kostna oraz farby. Rok bieżący (11 mies. br.) przynosi poważny ok. 45%-owy wzrost wywozu grupy metali i wyrobów z nich.

Szczególnie dobre rezultaty daje tu eksport szyn kolejowych, kierowany w roku bieżącym w przeważnej mierze do Brazylii, Chin, Iranu i Z. S. R. R. W okresie jedenastu miesięcy br. eksport ten w porównaniu z rokiem ubiegłym wzrósł przeszło pięciokrotnie. Poza szynami wywozi się więcej: rur żelaznych i żeliwnych, cynku, oraz wyrobów żelaznych i metalowych. W grupie metali rok bieżący przynosi nieznaczny spadek wywozu żelaza handlowego (ok. 30 ton) oraz blachy cynkowej.

Z wytworów pochodzenia roślinnego i zwierzęcego wzrosły pozycje: mąki ryżowej, strączkowych, szynek i innych peklowanych oraz nieznacznie bekonów. Dobrze rozwija się nadal eksport soli kuchennej i przemysłowej.

Zmniejszył się natomiast w okresie: styczeń — listopad br. wywóz słodu, owoców świeżych, nasion i roślin, drobiu, jaj, masła, cementu, tłuszczów zwierzęcych, cukru, makuchów, wytłoków buraczanych, sody, saletry, tkaniny, tarcicy, wyrobów koszykarskich, papieru, celulozy, oraz blachy cynkowej.

Zwraca tu uwagę poważny spadek wywozu grupy hodowlanej i wytworów przemysłów rolniczych.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje w porównaniu z miesiącem październikiem br. spadek ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 542 (563) statki o pojemności 522.729 n. r. t. (496.935 n. r. t.), wyszło zaś 522 (556) statki o pojemności 502.767 n. r. t. (495.412 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Polska, Szwecja, Finlandia, Niemcy, Dania, Anglia, Norwegia, Włochy, Łotwa, Grecja, Stany Zjedn. A. P., Estonia, Holandia, W. M. Gdańsk, Rumunia, Panama, Jugosławia, Francja oraz Litwa.

Spośród powyższej kolejności zwraca uwagę przesunięcie się bandery fińskiej z 5 miejsca na 3, bandery niemieckiej z 3 na 4, bandery duńskiej z 8 na 5, bandery norweskiej 4 na 7 oraz bandery włoskiej z 7 na 8 miejsce. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 19 (19)

maszyny, apar. i części	548	557	788
części wagonów i lokom.	115	216	463
samochody, motocykle i części	552	457	37
różne	11.855	4.533	10.015
Razem	136.108	115.429	160.455

Nieznaczny spadek importu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym br. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego, spowodowały przede wszystkim: nasiona oleiste, owoce świeże, śledzie solone, rudy różne i wypałki pirytowe, fosforyty, garbniki, skóry oraz wełna.

Spadku tego nie mógł wyrównać poważny wzrost szeregu innych pozycyj na czele ze złomem żelaznym. Poza złomem żelaznym, wykazującym ok. 100%-owy wzrost zwraca uwagę wzrost importu surowców włókienniczych, jak bawełna, juta, len, konopie, sizal itp. włókna roślinne. Na podkreślenie zasługuje tu niemal że rekordowa ilość importowanej bawełny. Zjawisko to łączy się nie tylko ze wzrostem zapotrzebowania przędzalni krajowych, ale nader poważnym wzrostem importu bawełny tranzytowej. W miesiącu listopadzie br. w porcie gdyńskim miał miejsce przeładunek bawełny amerykańskiej na jeden z obcych statków, celem przewiezienia jej do Portugalii. Dobre rezultaty daje również import metali, jak miedzi, cyny i cynku.

W okresie styczeń — listopad br. w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego wzrost spowodowały przede wszystkim podstawowe surowce hutnicze, jak złom żelazny, rudy różne i wypałki pirytowe, oraz metale: miedź, cyna i cynk. Utrzymuje się nadal na wysokim poziomie import surowców dla krajowych fabryk nawozów sztucznych: fosforytów i żużli Thomasa. Poważny wzrost wykazuje import nasion oleistych, oraz owoców świeżych. Z artykułów tranzytowych dużą pozycję stanowią nadal papier, makulatura i celuloza. Z gotowych wyrobów żelaznych i metalowych rok bieżący przynosi szczególnie poważny wzrost samochodów, motocykli i części. Z artykułów kolonialnych zwiększył się w roku bieżącym przywóz kakao, orzechów, migdałów, oraz korzeni.

Zmniejszył się natomiast w okresie: styczeń — listopad br. w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego import zamorski surowców włókienniczych (bawełny, juty, lnu, konopi i sisalu), owoców suszonych, ryżu surowego oraz kawy. Bardzo poważnie obniżył się również import przetworów chemicznych.

Wywóz zamorski w miesiącu listopadzie br. (619.371,6 ton) wykazuje nieznaczny 9,9% spadek obrotów w porównaniu z ub. miesiącem październikiem br. (687.137,2 ton) oraz równie nieznaczny 9,9%-owy, ale wzrost obrotów w stosunku do miesiąca listopada 1936 r. — (563.597 ton).

Decydującą rolę odegrała tu, jak w wielu podobnych wypadkach, grupa wytworów mineralnych (w nawiasach dane za m. październik br.): węgiel kamienny — 464.883 t. (529.401 t.), oraz koks — 12.085 t. (25.208 t.) Poza grupą mineralną obniżył się wywóz: nasion i roślin — 292 t. (506 t.), szynek i innych peklowanych — 283 t. (320 t.), bekonów — 1.543 t. (2.152 t.), drobiu i ptactwa bitego — 214 t. (245 t.), jaj — 1.250 t. (2.710 t.), soli kuch. i przemysłowej — 491 t. (960 t.), makuchów — 150 t. (250 t.), mączki kostnej — 58 t. (187 t.), bieli cynkowej — 442 t. (542 t.), tarcicy — 11.431 t. (13.435 t.), mebli giętych — 369 t. (391 t.). papieru — 422 t. (636 t.), papy i tektury — 173 t. (259 t.), żelaza surowego — 254 t. (972 t.), metali różnych — 21 t. (67 t.), szyn kolejowych — brak (965 t.) oraz cynku — 1.670 t. (2.716 t.)

Niemal cała grupa hodowlana wykazuje w miesiącu sprawozdawczym spadek wywozu. Nastąpiło również załamanie wywozu tarcicy. W grupie metali zwraca uwagę zanik eksportu szyn kolejowych.

Wzrósł natomiast w miesiącu sprawozdawczym wywóz (w nawiasach dane za m. październik br.): węgla bunkrowego — 62.703 t. (56.105 t.), cementu — 2.179 t. (871 t.), przetworów mięsnych — 2.550 t. (2.242 t.), cukru — 7.786 t. (4.502 t.), soli potasowej — 250 t. (brak), tkanin — 648 t. (442 t.), bawełny i odpadków — 696 t. (76 t.), bali, słupów i kopalniaków — 16.480 t. (11.560 t.), wyrobów z drzewa — 926 t. (554 t.), dykt i fornierów — 1.478 t. (1.453 t.), żelaza handlowego — 5.070 t. (4.665 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 846 t. (490 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 4.098 t. (3.261 t.), oraz blachy cynkowej — 588 t. (478 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny wzrost wywozu cukru, grupy wytworów hutniczych oraz kopalniaków.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu listopadzie br. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ub. oraz miesiącem październikiem rb. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Listopad 1937 r.	Paźdz. 1937 r.	Listopad 1936 r.
Strączkowe	58	5	—
mączka ryżowa	90	350	95
mąka	—	—	20
mąka pastewna	—	—	558
ryż wyłuszczony	85	41	224
słód	381	—	2.854
owoce świeże	4	—	12
konserwy owocowe	3	3	3
nasiona i rośliny	292	506	672
szynki i inne pekl.	283	320	29
bekony	1.543	2.152	1.163
drób i ptactwo bite	214	245	348
jaja	1.250	2.710	1.668
masło	955	723	751

cement	2.179	871	217
sól kuch. i przem.	491	960	31
węgiel kamienny	464.883	529.401	445.564
węgiel bunkrowy	62.703	36.103	40.598
koks	12.083	25.208	13.450
oleje i parafina	1	—	—
tłuszcze zwierzęce	2	—	464
przetwory mięsne	2.550	2.242	1.948
cukier	7.786	4.502	4.438
napoje alkoholowe	30	15	17
spirytus	2	—	—
makuchy	150	250	1.122
otręby	—	—	—
wytłoki buraczane	—	—	172
soda	—	—	38
salmiak	76	56	41
karbid	24	6	395
farby	—	—	1
mączka kostna	58	187	—
biel cynkowa	442	542	465
sól potasowa	250	—	930
saletra	1	1	2.602
siarczan amonu	—	5.066	1.536
skóry	124	100	68
tkaniny	648	442	400
bawełna i odpadki	696	76	334
bale i słupy (kopalniaki)	16.480	11.560	—
drzewo tarte	11.431	13.435	10.448
wyroby z drzewa	926	554	467
klepki	77	15	75
dykty i forniery	1.478	1.453	1.179
meble gięte	369	391	450
wyroby koszykarskie	44	17	139
papier	422	656	357
papa i tektura	173	259	314
celuloza	504	105	1.610
żelazo surowe	254	972	489
żelazo handlowe	5.070	4.665	9.132
metale różne	21	67	102
wyroby żelazne i metalowe	846	490	861
szyny kolejowe	—	965	1.590
rury żeliwne i żelazne	4.098	3.261	2.806
cynk	1.670	2.716	837
blacha cynkowa	588	478	548
różne	14.582	11.993	6.304
Razem	619.372	687.137	563.597

Poważny wzrost wywozu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem 1936 r. spowodowała tym razem nie grupa wytworów mineralnych, a pozycja bali i słupów (kopalniaków). Poza kopalniakami wzrosły pozycje węgla kamiennego i bunkrowego oraz bekonów, masła, strączkowych, cementu, soli kuch. i przem., przetworów mięsnych, cukru, salmiaku, rur żeliwnych i żelaznych, cynku i blachy cynkowej, a z grupy drzewa: nieznacznie tarcicy, klepek oraz dykt i fornierów.

Spadek natomiast wykazują pozycje słodu, nasion i roślin, jaj, koksu, makuchów, karbidu, soli potasowej, siarczanu amonu, mebli giętych, żelaza surowego, handlowego, papy, tektury oraz celulozy.

Wzrost wywozu w okresie: styczeń—listopad br. wywołała grupa wytworów mineralnych, wykazując około 17% wzrostu. Poza najpoważniejszą ilościową pozycją węgla największy (około 70%) procentowo wzrost wykazuje grupa przetworów chemicznych i farb. Należą tu: siarczan amonu, biel cynkowa, sól potasowa, salmiak, mączka kostna oraz farby. Rok bieżący (11 mies. br.) przynosi poważny ok. 45%-owy wzrost wywozu grupy metali i wyrobów z nich.

Szczególnie dobre rezultaty daje tu eksport szyn kolejowych, kierowany w roku bieżącym w przeważnej mierze do Brazylii, Chin, Iranu i Z. S. R. R. W okresie jedenastu miesięcy br. eksport ten w porównaniu z rokiem ubiegłym wzrósł przeszło pięciokrotnie. Poza szynami wywozi się więcej: rur żelaznych i żeliwnych, cynku, oraz wyrobów żelaznych i metalowych. W grupie metali rok bieżący przynosi nieznaczny spadek wywozu żelaza handlowego (ok. 30 ton) oraz blachy cynkowej.

Z wytworów pochodzenia roślinnego i zwierzęcego wzrosły pozycje: mąki ryżowej, strączkowych, szynek i innych peklowanych oraz nieznacznie bekonów. Dobrze rozwija się nadal eksport soli kuchennej i przemysłowej.

Zmniejszył się natomiast w okresie: styczeń — listopad br. wywóz słodu, owoców świeżych, nasion i roślin, drobiu, jaj, masła, cementu, tłuszczów zwierzęcych, cukru, makuchów, wytłoków buraczanych, sody, saletry, tkaniny, tarcicy, wyrobów koszykarskich, papieru, celulozy, oraz blachy cynkowej.

Zwraca tu uwagę poważny spadek wywozu grupy hodowlanej i wytworów przemysłów rolniczych.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje w porównaniu z miesiącem październikiem br. spadek ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 542 (563) statki o pojemności 522.729 n. r. t. (496.935 n. r. t.), wyszło zaś 522 (556) statki o pojemności 502.767 n. r. t. (495.412 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała sie następująco: Polska, Szwecja, Finlandia, Niemcy, Dania, Anglia, Norwegia, Włochy, Łotwa, Grecja, Stany Ziedn. A. P., Estonia, Holandia, W. M. Gdańsk, Rumunia, Panama, Jugosławia, Francja oraz Litwa.

Spośród powyższej kolejności zwraca uwagę przesuniecie się bandery fińskiej z 5 miejsca na 3. bandery niemieckiej z 3 na 4. bandery duńskiej z 8 na 5. bandery norweskiej 4 na 7 oraz bandery włoskiej z 7 na 8 miejsce. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 19 (19)

państw, a wśród nich rzadko spotykane bandery: litewska i jugosłowiańska.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. listopadzie br. wyniósł 966.5 n. r. t. (882,7 n. r. t.) Średni postój statków w porcie wyniósł 56,6 godzin (49,2 godzin). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 58 (45).

Ruch statków w miesiącu listopadzie br. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	63	80.426	59	77.565
W. M. Gdańsk	7	2.711	7	3.575
Anglia	19	37.646	17	34.842
Dania	71	38.279	68	36.839
Estonia	29	17.791	26	16.373
Finlandia	36	48.091	33	47.297
Francja	1	1.173	1	658
Grecja	12	29.903	11	28.545
Holandia	28	11.661	29	11.831
Jugosławia	2	1.241	1	1.135
Litwa	1	394	1	394
Łotwa	24	29.501	24	31.768
Niemcy	61	46.355	61	46.774
Norwegia	50	35.765	48	34.770
Panama	2	1.724	2	1.724
Rumunia	1	2.599	1	2.599
Stany Zj. A. P.	7	22.832	7	22.832
Szwecja	114	74.052	116	73.900
Włochy	14	40.585	10	29.346
Razem	542	522.729	522	502.767

Ruch pasażerów nadal wykazuje spadek. Zmniejszył się przyjazd jak również i wyjazd.

Przyjechało bowiem 297 (402) osoby, w tym: z Anglii — 22, Argentyny — 32, Belgii — 13, Brazylii — 6, Danii — 36, Francji — 5, Holandii — 6, Kanady — 28, Niemiec — 1. Stanów Zjednoczonych Am. P. — 135 oraz Szwecji — 13. Wyjechało zaś 2.045 (2.722) osób, w tym: do Anglii — 499, Argentyny — 729, Brazylii — 12, Danii — 24, Estonii — 12. Francji — 267, Niemiec — 5, Norwegii — 5, Stanów Zjednoczonych Am. P. — 452, Szwecji — 4 oraz do Urugwaju — 40 osób. — Zwraca uwagę nadal utrzymujący się dość silny ruch emigracyjny.

NOWE DYPLOMY W MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 13 bm. pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego odbyło się posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej do orzekania w sprawach dyplomowych w Marynarce Handlowej. Komisja po rozpatrzeniu podań przyznała nowe dyplomy następującym kandydatom:

Grabowski Władysław — dyplom kapitana żeglugi wielkiej
Lewandowski Jerzy — dyplom kapitana żeglugi wielkiej
Kowalewski Zbigniew — dyplom kapitana żeglugi małej
Sołtys Tadeusz — dyplom kapitana żegl. małej
Ossowski Jerzy — dypl. poruczn. żegl. wielkiej
Siekierzyński Stefan — dypl. porucznika żeglugi wielkiej
Schreiber Dymitr — dyplom porucznika żegl. wielkiej
Starzycki Jan — dyplom por. żegl. wielkiej
Zawada Czesław — dyplom por. żegl. wielkiej
Latour Jerzy — dyplom por. żegl. małej
Korcywo Zbigniew — dyplom por. żegl. małej
Staniak Mieczysław — dyplom mechanika I kl.
Wyględacz Brunon — dyplom mechan. II kl.
Kawa Mieczysław — dyplom mechanika III kl.
Tychoniewicz Kazimierz — dypl. mech. III kl.



PRZYGOTOWANIA DO WALKI Z PRZESZKODAMI LODOWYMI NA BAŁTYKU.

W Danii i Szwecji poczynione już są poważne przygotowania na wypadek ostrej zimy, do systematycznego zwalczania jej ujemnych skutków dla handlowej żeglugi na wodach Bałtyku i na dostępach do niego.

Już obecnie dają się zauważyć pewne symptomaty mające zwiastować nadejście ostrej zimy i związanego z nią ciężkiego sezonu lodowego na Bałtyku.

Są powody, należące właściwie już do dziedziny faktów, w postaci rozpoczętej przedwcześnie zimy. Obfite śniegi spadły dokoła Bałtyku i się trzymają, woda w morzu jest również oziębiona przedwcześnie; stworzyły się przez to korzystne warunki dla gromadzenia się ciężkich zimnych mas powietrza ponad obszarami zaśnieżonymi. Pojawienie się kry lodowej i pól lodowych, ułatwione tym stanem rzeczy może być wzmożone przedwczesnym dodatkowym wpływem wtórnego wyżu skan-

dynawskiego, uwydatniającego się zazwyczaj dopiero w drugiej połowie zimy i może ułatwić nasuwanie się na Bałtyk krańców wielkiego zimowego wyżu eurazjatyckiego, mającego oparcie również w środkowo-europejskich systemach górskich.

Około 20 stycznia zazwyczaj rozpoczynają się na Bałtyku poważniejsze przeszkody lodowe. Okres od listopada do 15 stycznia jest okresem przygotowawczym. Okres ten w roku bieżącym nie odznaczał się nawet u nas dużo większymi mrozami niż zazwyczaj, lecz mimo to już zdołał zaopatrzyć jak wspomniano wyżej powierzchnię lądu i wody w magazyny zimna.

Na podstawie tej prognozy Dania i Szwecja znacznie energiczniej od innych państw bałtyckich już mobilizują swe siły do walki z lodem na morzu.

Powodem do tej akcji jest, że z nastaniem „wielkiej zimy", to znaczy z chwilą włączenia Bałtyku do wielkiego zimowego obszaru wyżowego Eurazji ustalają się nad nim wiatry wschodnie i południowo-wschodnie, które spędzają początkowo całą krę południowego Bałtyku ku brzegom Danii i Szwecji. Na płytkich wodach pomiędzy wyspami Danii południowej wytwarzają się miejscami wielopiętrowe zwały kry i przy wejściach do ciasnych zatok północno-niemieckich (Föhrden) tworzą się zatory, niemożliwe do rozbicia nawet dla najpotężniejszych łamaczy lodu. Parcie kry pod wpływem wschodniego wiatru — a następnie zmarzanie się kry spiętrzonej przypominają w wyjątkowe ostre zimy na zachodnim Bałtyku warunki zazwyczaj spotykające się w ostre zimy na zatoce Fińskiej. Tymczasem przy stałych wschodnich wiatrach na zatoce Fińskiej zamiast spiętrzonej kry tworza się grube, lecz łatwiejsze do pokonania pola lodowe. Stąd takie zimy dla Finlandii i Estonii nie tworzą gorszych niż zwykłe warunków, lecz nawet lepsze. Południowy, a zwłaszcza południowo-wschodni Bałtyk jest najdłużej otwarty, w razie zaś pokrycia całego morza krą ma najmniejsze jej parcie. Stąd też polskie wybrzeże Bałtyku nie wymaga specjalnych zabiegów: frachtowanie większego łamacza estońskiego i mniejszego lodołamacza estońkiego wzgl. szwedzkiego dla pracy w portach — oto praktyka dotychczasowa, która prawdopodobnie nie zostanie zmieniona na przyszłość.

W roku bieżącym Szwecja wypracowała plan kolejności niesienia pomocy żegludze ze strony lodołamaczy w razie pojawienia się przeszkód lodowych z różnych stron równocześnie. Ustalone zostało, że pierwszeństwo ma żegluga zachodniego wybrzeża Szwecji, na drugim miejscu stoją połączenia ku południowi, z kontynentem (ta pozycja obejmuje nie tylko trajekty — lecz między innymi również połączenia liniowe Malmö — Gdynia — Gdańsk, oraz: porty wschodnio-szwedzkie — Gdynia — Gdańsk), na trzecim miejscu dopiero stoi wschodnie wybrzeże, za wyjątkiem wybrzeża zatoki Botnickiej, która jest, jako odcinek zamarzający wcześniej, potraktowana z osobna. Specjalną kategorię, mającą zawsze pierwszeństwo jest niesienie pomocy statkom w potrzebie, w wypadkach awarii.

Plan ten odbija w sobie również różnice taboru okrętowego i przystosowania portów do walki z lodem na wschodzie i zachodzie Szwecji: wschodnio-szwedzkie porty mają własne łamacze portowe, oraz odwiedzane są częściowo przez statki o wzmocnieniach przeciwlodowych. Na zachodnim wybrzeżu przybywają do Göteborga załadowane statki oceaniczne, wrażliwe na zetknięcie się z lodem: samo znaczenie Göteborga jako głwne-
dem; samo znaczenie Göteborga jako główneświatem usprawiedliwa zgromadzenie tu w razie potrzeby dyspozycyjnych wielkich lodołamaczy.

Dania zmobilizowała już również swe lodołamacze i zaopatrzyła je w załogi. Znaczenie pracy duńskich łamaczy lodu w czasie ostrych zim jest jeszcze większe; rola ich pracy jest międzynarodowa — wszak doprowadzanie statków do Kopenhagi i przeprowadzanie ich przez Sund, to w praktyce jest jedno i to samo.

Kanał kiloński jest również trudną drogą w ostre zimy, jak na trasie, tak i we wschodnim dostępie do niego. Pracują tu wówczas niemieckie okręty wojenne starszego typu, przystosowane do łamania lodu. Jednak w takich wyjątkowych warunkach jak w zimie 1929 roku siły Szwecji, Danii i Niemiec nie są wystarczające do łamania lodów; sprowadza się wówczas największe łamacze lodu fińskie i sowieckie, które również nie zawsze mogą dać sobie radę ze spiętrzonym lodem.

Pamiętać należy, że w każdą ostrą zimę przeszkody dla żeglugi na zachodnim Bałtyku są znacznie cięższe niż na południowo-wschodnim, wobec czego porty polskie, Gdynia i Gdańsk, faktycznie nie zamarzające, mogą przyjąć zawsze przy pomocy łamacza średniej siły każdy statek handlowy; porty te jednak stają się prawie nieczynne, jeśli, jak w lutym roku 1929 zamknięcie żeglugi następuje na zachodnim Bałtyku.

Nadmienić należy, że technika walki z lodem czyni szybkie postępy: przoduje pod tym względem Finlandia, która już w okresie powojennym doprowadziła do utrzymania Helsinek w stanie otwartym prawie przez całą zimę: obecnie dalsze usiłowania fińskiej techniki łamania lodu są skierowane na Mäntyluoto i Kotkę, które do niedawna były portami letnimi.

Trzeba jednak zdawać sobie sprawę, że głównym obiektem bałtyckiej walki z lodem nie jest ogólne zlodzenie morza, lecz przede wszystkim zakorkowanie wejść na Bałtyk i to stanowi dziś główną troskę Danii i Szwecji i Polskę w równej mierze obchodzi. **KLT.**

KOMUNIKACJA HOLANDIA — PAŃSTWA BAŁTYCKIE.

Tow. „Kgl. Nederlandsche Stoomboot Mij." podjęło z dniem 10 listopada reorganizację komunikacji z Bałtykiem. W przyszłości będą obsługiwały dwie odrębne linie porty na szlaku Kopenhaga — Gdańsk i Gdynia. Na trasie Amsterdam — Kopenhaga mają kursować dwa statki tygodniowo, podczas gdy w komunikacji Amsterdam — Gdynia i Gdańsk będzie kursował jeden statek tygodniowo.

ROZWÓJ NIEMIECKIEJ LINII POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKIEJ.

W związku z rozpisaniem subskrybcji mającej na celu zwiększenie o 10 mil. RM. kapitału akcyjnego niemieckiego towarzystwa żeglugowego „Hamburg — Südamerikanische Dempfschiffahrts Ges." warto przytoczyć dane dotyczące szybkiego rozwoju tej linii żeglugowej. Mianowicie w 1934 r. statki tego towarzystwa przewiozły na tej linii 531 tys. ton towarów — rok później już 1,3 mil. ton, a w ub. roku ok. 1,5 mil. ton. W tymże samym okresie liczba pasażerów wzrosła z 48,000 do 67.000 i względnie do 76.000. Zamierzone powiększenie kapitału jest skutkiem przewidywań dalszego rozwoju tej linii i uzasadnione jest stale zwiększającą się wymianą handlową między Niemcami a Brazylią.

NOWA LINIA KONSTANCA — CZARNOMORSKIE PORTY TURCJI.

W ramach turecko — rumuńskich pertraktacyj, które się zaczęły w tych dniach w Bukareszcie omawiano projekt nowej linii żeglugowej między Konstancą a Samsunem lub Trapesundem. W projekcie tym zainteresowane są nie tylko strona rumuńska, ale również polska i czechosłowacka, które z chwilą urzeczywistnienia projektu mogą spodziewać się zwiększenia obrotów z Małej Azji.

SPADEK INDEKSU FRACHTÓW SZWEDZKICH.

Sporządzone przez Svenska Handelsbanken wskaźniki frachtów wykazują poważny spadek frachtów w listopadzie. a mianowicie z 173 w październiku na 148. Największy spadek wykazują frachty drzewne.

DANE POTWIERDZAJĄCE SPADEK FRACHTÓW W ŻEGLUDZE MIĘDZYNARODOWEJ.

Po krótkim mniej więcej rocznym okresie zwyżek frachtów nastąpił obecnie ich spadek. Wprawdzie armatorzy na ogół zachowują optymizm co do przyszłego kształtowania się frachtów, licząc na ożywienie po okresie zimowym, tym niemniej obecny spadek jest bardzo mocno zaakcentowany jak to wynika z zestawienia obecnych frachtów w liczbach przybliżonych (w szyl. i pensach) ze stanem frachtów najwyższych w 1937 r. (liczby w nawiasach): zboże La Plata — 25 sz. (35 sz.); zboże z Gulfu za kwarter — 3 sz. 6 p. (6 sz.); drzewa z Północy Pacyfiku — 33 sz. (47 sz. 6 p.); orzeszki ziemne z Bombaju — 32 sz. 6 p. (48 sz. 9 p.); ryż z Burmy — 34 sz. (43 sz. 9 p.): ryż z Sajgonu — 40 sz. (52 sz. 6 p.); soja z Dalnego — 38 sz. (49 sz. 6 p.); pszenica z Australii — 38 sz. 6 p. (51 sz.): ruda z Algeru — 11 sz. 6 p. (17 sz. 6 p.); węgiel do Buenos Aires — 9 sz. 6 p. (15 sz.); węgiel do Aleksandrii — 7 sz. (14 sz. 6 p.)

PODWYŻKA FRACHTÓW NA ŻELAZO DO BRAZYLII.

Z dniem 1 marca 1938 r. stawki frachtowe na żelazo do Brazylii zostały podwyższone o 1 szyling w złocie i wynosić będą: do Rio de Janeiro i Santos — 16 szylingów w złocie, do Pernambuco — 18 szylingów i 6 pensów w złocie, do Bahia — 21 szylingów w złocie.

PRZYKŁAD RACJONALNEGO WYKORZYSTANIA STREFY WOLNOCŁOWEJ.

W wolnocłowej strefie portu nowojorskiego Zakłady „Fiat" otworzyć mają oddział dla eksportu samochodów do Kanady i Południowej Ameryki. Oblicza się, że około 3000 samochodów przejdzie w ten sposób przez port amerykański. Jak widać zakłady „Fiat" przez otworzenie swego oddziału w porcie nowojorskim mają zamiar udogodnić sobie dystrybucję swych samochodów na kontynencie amerykańskim.

WALKA KONKURENCYJNA NA ODCINKU DUNAJ — ADRIATYK.

Kilka dni temu podjęły włoskie towarzystwa żeglugowe na Adriatyku próbę, by doprowadzić do zawarcia umowy między armatorami adriatyckimi i tow. żeglugi na Dunaju. celem wyeliminowania walki konkurencyjnej między Adriatykiem a Morzem Czarnym. — Próby te rozbiły się o stanowisko czechosłowackiego Tow. Żeglugi na Dunaju, które nie chciało przyłączyć się do projektowanej konwencji, pragnąc w interesie wywozu Czechosłowacji zachować samodzielność polityki taryfowej. Skutkiem rozbicia się rokowań nastąpiło wypowiedzenie istniejącej umowy Dunaj — Bliski Wschód przez rumuńskie towarzystwo żeglugowe „Serviciul Maritim Roman" z dniem 1 marca r. 1938. Rokowania celem zawarcia nowej umowy są w toku.

TRANZYT NIEMIECKI PRZEZ POLSKĘ DROGĄ WODNĄ.

W „Zeitschrift für Binnenschiffshrt" znajdujemy artykuł na powyższy temat pióra Fr. Rossa. Podajemy z niego kilka ciekawych danych i uwag.

Tranzyt towarów przez polskie drogi śródlądowe wzrósł więcej niż dziesięciokrotnie w

ciągu niecałych 4 lat. Wynosił on 6400 ton w 1934 r., 16,300 ton w roku następnym, 64,200 ton w 1936 r. i 69 tys. ton w ciągu 3 kwartałów roku bieżącego.

Z 69 tysięcy ton przewiezionych w obu kierunkach ładunków na transport z Prus Wschodnich do Niemiec przypada 29,600 ton, a 39.400 ton w kierunku odwrotnym. Autor podkreśla zmianę struktury przewozów i wzrost towarów wysoko-wartościowych, szczególnie w kierunku do Prus Wschodnich, w kierunku bowiem przeciwnym celuloza i drzewo są jeszcze najgłówniejszymi ładunkami. Od marca do końca września przeszło w kierunku do Prus Wsch. 212 statków, a w odwrotnym 181. Dotychczas najdłuższym szlakiem jest Koźle — Kistrzyń — Tylża, należy się jednak liczyć z tym, że z uruchomieniem Kanału Środkowego (Mittellandkanal) szlak ten rozciągnie się i na wody zachodnio-niemieckie.

Charakterystyczną jest uwaga autora, że nie można bezwzględnie utrzymać nadal zarzutu na temat złego stanu polskich rzek.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

OPŁACANIE CZEKAMI NALEŻNOŚCI CELNYCH.

Rada Interesantów Portu w Gdyni zwróciła się z memoriałem do Ministerstwa Skarbu Departament Ceł z prośbą o zmianę przepisów o opłacaniu czekami należności celnych w Urzędzie Celnym w Gdyni. Dotychczasowe przepisy stawiały takie warunki, że technicznie w praktyce uniemożliwiały płacenie czekami należności celnych.

Idąc po linii tego wniosku, Ministerstwo Skarbu wydało okólnik z dnia 9 II 1937 r. nr D. IV. 626/1/37, zmieniony okólnikiem z dnia 3 XI 1937 r. nr D. IV. 26908/1/37, ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Skarbu z dnia 20 II 1937 r. nr 5, poz. 144 oraz z dnia 10 XI 1937 r. nr 29, poz. 839, w którym wprowadza nowe przepisy, idące po linii wniosku Rady Interesantów Portu, mianowicie:

w § 1 jest powiedziane, że należności celne i inne, pobierane w związku z odprawą celną towarów w Urzędzie Celnym w Gdyni, mogą być uiszczane czekami kasowymi (gotówkowe), wystawionymi przez banki na miejscowy Oddział Banku Polskiego oraz indosowanymi in blanco przez firmy, regulujące należności czekami, zaś w ostatnim ustępie § 2, że czeki mogą być przyjmowane również na zasilenie kont zaliczeniowych.

W związku z tym należy przypuszczać, że obecnie firmy portowe będą mogły w sposób właściwy stosować płacenie należności celnych w Urzędzie Celnym czekami.

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH. —

Na posiedzeniu Komitetu Przywozowego Rady Handlu Zagranicznego, które odbyło się dnia 9 grudnia w Poznaniu, dokonano podziału następujących kontyngentów przywozowych:

Śledzie świeże i szproty ze Szwecji, śledzie solone z Anglii, oliwa i kalafonia z Francji, przędza wełniana z Belgii oraz części kołowców z Anglii. Odłożono do następnego posiedzenia podział motocykli z Niemiec.

Dla informacji importerów podajemy, że podania o przywóz na okres dwumiesięczny i kwartalny przyszłego roku należy składać w Izbie między 15-tym a 20-tym grudnia.

Podkomisja rolna Komitetu Przywozowego Rady Handlu Zagranicznego ustaliła prowizję dla importerów od importowanych ilości pasz drogą morską na 2,35 zł od 100 kg.

W najbliższym czasie zostanie ustalona prowizja dla hurtowników nabywających pasze importowane drogą morską.

Dnia 16 listopada br. podpisany został w Hadze dodatkowy protokół w sprawie eksportu do Indyj Holenderskich, na mocy którego Polska uzyskała udział w t. zw. kontyngentach przymusowych. Kontyngenty te wprowadzone zostały przez rząd holenderski dla posiadłości indyjskich i polegają na tym, że importer holenderski zobowiązany jest czynić zakupy w kraju określonym pozwoleniem przywozu. W razie niewykorzystania kontyngentu importer traci na przyszłość niewykorzystaną część przy podziale nowych kontyngentów.

Polska uzyskała kontyngenty na poz. t. c. Indyj Holenderskich 3572 tkaniny baweł. 1576 i 2596 inne tkaniny bawełn. oraz inne tkaniny bawełn. na poz. 1583 i 1592, następnie tkaniny wełniane poz. 1610, tkaniny półwełn. 1613, oraz bielizna stołowa, serwetki, ręczniki, ścierki, pokrowce na meble, poszewki itp.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu podaje, że przywóz z kolonij włoskich oraz Abisynii może być dopuszczony w ramach kontyngentów włoskich clearingowych.

Przywóz z kolonij hiszpańskich powinien być traktowany w ramach przywozu z Hiszpanii. —

SYTUACJA W EKSPORCIE ZIEMNIAKÓW W MIESIĄCU LISTOPADZIE.

Miesiąc listopad odznaczał się dla handlu ziemniaczanego korzystną temperaturą. Dzięki temu można było przeprowadzić wśród odpowiednich warunków sortowanie ziemniaków eksportowych i załadowanie tychże.

Listopad wykazał również znaczne ożywienie w handlu eksportowym ziemniaków, co przypisać należy szczęśliwym pociągnięciom władz państwowych w zakresie ułatwień eksportu. Mimo obaw, że Portugalia i Francja nie wezmą dostatecznej ilości ziemniaków, udało się jeszcze na tych rynkach ulokować znaczniejsze partie.

Ceny za sadzeniaki po chwilowej obniżce prawie równocześnie z podjęciem większego eksportu podniosły się do 25% i wahały się w granicach od zł 5,50 do 7.— za towar średniej jakości za 100 kg loko producent. Ziemniaki jadalne utrzymały się w cenie zł 4,— za 100 kg w handlu hurtowym.

Ziemniaki przeznaczone do Gdańska, zostały przez kontrahentów branżowych w całości dostarczone. Ziemniaki te były wyborowe — a co najważniejsze — odbiorcy gdańscy stwierdzili, że odpowiadały one umowie branżowej, dlatego nie było żadnych dyferencyj przy odbiorze.

Członkowie Związku Eksporterów Ziemniaków w Toruniu podjęli w roku bieżącym na większą skalę eksport cebuli z Polski, co ma poważne znaczenie dla bilansu handlowego i płatniczego.

DOSTAWY POLSKIE DO STOCZNI ANGIELSKICH.

W związku z budową w stoczni Swan Hunter W. Richardson w New-Castle on Tyne nowego statku dla linii „Gdynia — Ameryka", Państwowy Instytut Eksportowy zwraca uwagę firm polskich na możliwości dostaw materiałów potrzebnych do produkcji statku. Zaznaczyć należy, że zgodnie z oświadczeniem władz celnych ang. wszelkie materiały pochodzące z Polski i przeznaczone do budowy mogą być zwolnione od cła przewozowego, co jest niewątpliwie ułatwieniem dla eksportu polskiego. Warunkiem zwolnienia od cła jest złożenie na deklaracji celnej przez stocznię angielską lub jej uprawomocnionego agenta oświadczenia, że materiały importowane dla przemysłu okrętowego nie zostaną wypuszczone do wolnego obrotu poza teren danej stoczni. Specjalną uwagę na te przepisy winny zwrócić te firmy polskie, które już złożyły ofertę lub mają ją złożyć w przyszłości.

IMPORT PRZETWORÓW MIĘSNYCH Z POLSKI DO TUNISU.

Import mięsa, wędlin i konserw z Polski do Tunisu kształtował się w roku bieżącym — według danych Tuniskiej Dyrekcji Ceł — w sposób następujący:

Nazwa towaru	I kwartał 1937 r. kwint.	I kwartał 1937 r. w tys.fr.fr.	II kwartał 1937 r. kwint.	II kwartał 1937 r. w tys.fr.fr.
Mięso solone i wędz.	126	99	49	26
Wędliny	78	79	26	28
Konserwy mięsne	166	156	308	205
Razem	370	334	383	259

Jak z powyższego wynika, ilość przetworów mięsnych zmniejszyła się o 13 kwintali w stosunku do tego samego czasokresu ubiegłego roku, wartość zaś zwiększyła się pozornie do fr. 334.000 w roku 1937 wobec fr. 259.000.— w r. 1936. — Zważywszy jednak, że w roku bieżącym kurs franka francuskiego wynosi fr. 5.60 za 1 zł, zaś w pierwszym półroczu 1936 roku kurs ten wynosił fr. 2,86 za 1 zł, — stwierdzić należy zmniejszenie się polskiego eksportu branży mięsnej do Tunisu; eksport ten powiększał się stale od 1933 r., były też wszelkie widoki dalszego rozwoju ze względu na znaczną poprawę koniunktury w Tunisie.

Jeszcze jaskrawiej przedstawia się spadek naszego eksportu tej branży na rynek tuniski, gdy się porówna cyfry za pierwszy i drugi kwartał roku bieżącego:

Nazwa towaru	I kwartał 1937 r. kwint.	I kwartał 1937 r. w tys.fr.fr.	II kwartał 1937 r. kwint.	II kwartał 1937 r. w tys.fr.fr.
Mięso solone i wędz.	112	90	14	9
Wędliny	45	79	33	34
Konserwy mięsne	144	132	22	24
Razem	301	267	69	67

Fakt ten przypisać należy stałym niedociągnięciom ze strony eksporterów polskich, jak też brakom organizacyjnym w tym zakresie.

INFORMACJA DLA IMPORTERÓW „CANARY SEEDS".

Konsulat republiki argentyńskiej w Gdyni otrzymał list z Buenos Aires z „Consorcio Italio Argentyno de Comercio Agropecuario" z zapytaniem, czy istnieją możliwości nawiązania kontaktu z polskimi importerami nasienia „Canary seed", (pokarm dla kanarków) bowiem specjalnością Consorcium jest eksport powyższego nasienia. Consorcium eksportuje zarazem na wielką skalę produkty rolniczo-hodowlane.

Adres Consorcium jest następujący: Diagonal Roque S. Pene 628 — Buenos Aires.

Zainteresowani importerzy polscy mogą zwracać się do wspomnianej firmy argentyńskiej o bliższe szczegóły bezpośrednio.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 LISTOPADA 1937 ROKU.

BELGIA. Z ważnością od 15 XI br. do 30 VI 38 obowiązują poniższe podwyższone stawki celne na obuwie z tkanin; ex 1154 — obuwie z tkanin, filcu, płótna itp. z podeszwami skórzanymi lub gumowymi. a) pantofle i obuwie domowe z tkaniny jedwabnej lub domieszką jedwabiu — 7 fr. od pary (dotychczas 5,80), z innych tkanin — 4,50 fr. (2,50). Półbuciki i trzewiki z tkanin, osobno nie wymienione — 7 fr. od pary (5,20)

obuwie z tkanin z ozdobami, haftami, sprzączkami lub obsadą skórzaną — 9 fr. od pary (6,90) Poz. 1156 — obuwie dziecięce nie dłuższe niż 17 cm, skórzane z tkaniny jedwabnej lub z dodatkiem jedwabiu — 6 fr. od pary (2,90), inne — fr. 1,50 od pary (0,90). Ex 1158 — półbuciki ze skóry specjalnej — 26 fr. od pary (15,80), trzewiki niskie, poniżej kostki z innej skóry poz. 1158 c,2) — fr. 11,50 od pary (5,80).

BUŁGARIA. W dzienniku urzędowym z dnia 13 XI br. ogłoszono szereg zmian w obowiązującej taryfie celnej. Obniżone zostały cła na: amoniak bezwodny — 25 lew od 110 kg (dotychczas 50 l.), pewne wyroby z korku — 5 lew od 100 kg (10 l.): do poz. 192 dodano punkt „r" o brzmieniu: natrium nitrit — 8 lew od 100 kg, atrament anilinowy — 10 l. od wodny — 25 lew od 100 kg (dotychczas 50 l.); do poz. 193 dodano: kwas aminonaftoldisulfatowy, kwas betanaftoldisulfatowy i kwas sulfanilowy — 20 l. od 100 kg. Do pozycji 355 dodano: do 31 XII 1939 cło na nitroglicerynę żelatynowaną wynosi 50 lew od 100 kg.

Podwyższone zostały stawki celne m. in. na: gorczycę w proszku — 100 lew od 100 kg (40,—), bitumy asfaltowe, kit asfaltowy itp. — 15 l. od 100 kg (5.—) smołę mineralną — 16 lew (12), resztki smołowe — 10 l. (1), urinol, karbolineum, kreozot itp. — 15 l. (2,—) pończochy o wadze do 20 gramów od pary — 100 lew od 1 kg, inne 70 lew od kg, cło na tiule, koronki i hafty podwyższono z 1,500 lew na 2000 l. od 100 kg. Nici czysto jedwabne na szpulkach, gwiazdkach itp., przygotowane do sprzedaży detalicznej — 3000 lew od 100 kg, z mieszanego jedwabiu — 2,500 l. od 100 kg w innej formie, nici jedwabne — 2,000 lew od 100 kg, z mieszanego jedwabiu — 1.500 lew od 100 kg.

CHINY. Rozporządzeniem Dyrekcji Ceł z dnia 21 X br. obostrzone zostały przepisy odnośnie faktur konsularnych przy przesyłkach o wartości ponad 90 tzw. „gold-units", przeznaczonych dla kilku odbiorców. — Według powyższego zarządzenia każda przesyłka o wartości ponad 90 g. u. musi być zaopatrzona w osobną fakturę konsularną na poszczególnego importera. Jeśli się wykryje, że przesyłka skierowana na adres jednego importera, zostanie następnie rozdzielona na kilku odbiorców, nałożona zostanie kara. Jeśli jednak transport w ten sposób zostanie rozdzielony między odbiorców, że żaden z nich nie otrzyma towaru o wartości ponad 90 g. u., wówczas wystarczy na całość 1 faktura konsularna.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 10 XI br. do 31 I 1938 została przedłużona tymczasowa zniżka na tłuszcze, a mianowicie: poz. 89 sadło wieprzowe i gęsie a) surowe Kc. 90.— b) wytopione Kc. 120,— Jest to zniżka celna, której przedłużenia domagały się Jugosławia i Rumunia na ostatniej konferencji Małej Ententy Gospodarczej.

Z ważnością od 10 XI br. obowiązują następujące cła dodatkowe na zboże: pszenica 25 Kc., żyto 31 Kc. jęczmień 36 Kc., owies 27 Kc.

FRANCJA. Po podwyższeniu cła na urządzenia pomocnicze do drukarni, przemysłu papierniczego, oraz pras odbitkowych (poz. 521 bis i ter. fr. tar. celn.), zniesiono ich kontyngentowanie i dopuszczono do wolnego wwozu do Francji.

W Journal Officiel z dnia 23 XI br. ogłoszono dwa dekrety, podwyższające cło m. in. na papier wulkanizowany, papiery chemiczne, pocztówki, liczniki turowe, ogniwa elektryczne, czółenka tkackie, imadła drewniane, rury drenarskie, doniczki, wyroby gliniane i kamionkowe, szkło okienne i optyczne. Szczegóły w najbliższym numerze I. E.

Nowa podwyżka cła na obuwie gumowe obowiązuje od 18 X br. Kalosze, oraz obuwie gumowe z obcasami, dla dzieci o wewnętrznej długości 23 cm opłacają cło w wysokości fr. 4,65 od pary (dotychczas fr. 3,55). kalosze damskie — fr. 6,20 (dotychczas 4,15). męskie — fr. 7,20 (4.65). Inne rodzaje obuwia gumowego, dziecięce — fr. 7,— (4,65), damskie — fr. 8.— (6,20), męskie — fr. 9,— (7,20) Z dniem 18 XI br. podwyższono również cło na fiszbiny do gorsetów, zależnie od ich gatunku i wykończenia, oraz na urządzenia pomocnicze do drukarni, oraz pras odbitkowych.

Generalna Dyrekcja Ceł ogłosiła dnia 21 XI br. w Bulletin Douanier, że kontyngent na bezcłowy przywóz do Francji siemienia lnianego w okresie od 1 IX 37 do 31 VIII 38 wynosi 95,000 q. — Towary, wywiezione do Francji przed 9 VII br. i zgłoszone do wolnego obrotu po 10 IX br., mimo że nie leżały na składach celnych, mogą korzystać z dawnych stawek celnych (z przed 9 VII br.), nie podwyższonych o 13 względnie 14 procent. — Cegły z poz. 181 bis tar. celnej opłacają cło w wysokości fr. 5,30 od 100 kg brutto (dotychczas fr. 0,95), dachówki zwyczajne (poz. 181 ter) — fr. 7,15 od 100 kg brutto (dot. fr. 1,95).

KOLUMBIA. Ogłoszone zostało zarządzenie, przywracające wolny rynek dewizowy. Mianowicie Urząd kontroli walutowej otrzymał upoważnienie do wydawania pozwoleń przywozu, o ile importer wniesie 5%-owe zabezpieczenie kwoty importowej. Przydział dewiz następuje zaś z chwilą, gdy Bank Kolumbijski otrzyma od Urzędu Walutowego wykaz wydanych w okresie poprzedniego tygodnia pozwoleń importowych.

MEKSYK. Po wprowadzeniu systemu dziesiętnego w Meksyku nie wolno jest określać ilości przez „tuzin", „gros" itp., lecz tylko w liczbach konkretnych. Przepis ten jest ostatnio ściśle przestrzegany. Dopuszczalne jest jedynie określenie „para"; natomiast wolno przesyłać towar w paczkach, zawierających tuzin lub gros przedmiotów.

NIEMCY. Z okazji zbliżających się świąt prasa niemiecka przypomina o przepisach, dotyczących clenia paczek, stanowiących podarki gwiazdkowe. Paczki żywnościowe o wartości celnej do 20 RM będą dopuszczane do cła, jeśli adresat wylegitymuje się jako bezrobotny. Paczka żywnościowa nie może zawierać towarów luksusowych jak kawior, szampan, wódki itp., ani w dużych ilościach czekolady, kawy, herbaty, papierosów itp. Odzież w paczkach nie będzie podlegać cłu, o ile się stwierdzi, że była noszona: w wyjątkowych wypadkach do bezcłowego przywozu dopuszczone będą nowe sztuki dla osobistego użytku

adresata; wykluczone tu są przedmioty luksusowe, np. z czystego jedwabiu.

PALESTYNA. Zwracamy uwagę, że przywóz obręczy drewnianych na skrzynie (poz. 474 tar. celn.), używane do transportu owoców cytrusowych, zwolniony jest od cła (dotychczas 12% ad valorem — por. I. E. nr 31 z 1 XI br.)

PORTUGALSKIE POSIADŁOŚCI. Dekretem z 29 X br. rozciągnięty został na wszystkie posiadłości portugalskie przepis o przedstawieniu faktury konsularnej (declaraçao de carga) przy wszelkich przesyłkach. Dotychczas przepis ten obowiązywał tylko odnośnie Portugalii. Dekret obowiązuje od 1 XII br.

RUMUNIA. Dekretem z 5 XI br. podwyższone zostały wartości szacunkowe benzyny, nafty, olejów motorowych i pozostałości ropy dla obliczenia podatdatku luksusowego i obrotowego. — Nowe opłaty kontyngentowe ustalone zostały dla rur ciągnionych i spawanych. W wyjątkowych wypadkach do 1 I 38 mogą być stosowane dawne opłaty.

Z dniem 14 X br. obowiązują nowe wartości szacunkowe dla oclenia benzyny, nafty, olejów motorowych, pozostałości ropy, — owoców południowych, azbestu, węgla drzewnego oraz wag różnego rodzaju. Podwyższono również podatek obrotowy z 6 na 9% od skonfekcjonowanych papierów.

Z dn. 17 XI 37 nastąpiły zmiany w listach towarowych eksportowych. Mianowicie w liście A zostały zwolnione od obowiązku odstępowania dewiz Bankowi Narodowemu (przy transakcjach kompensacyjnych) następujące towary: nasiona koniczyny, wytłoki buraczane, węgiel brunatny antracyt, węgiel kamienny (prócz koksu). Na liście B obciążono obowiązkiem 10% odstępowania dewiz towary towary poniższe: smalec wieprzowy, świeże mięso, wędzoną i soloną słoninę.

Dekretem z 17 X br. zwolnione zostały od cła 12%-wej taksy oraz podatku obrotowego i luksusowego: cegły ogniotrwałe dla stalowni, zaprawy ogniotrwałe, koks metalurgiczny, rudy żelazne, żelazo, stare żelazo lane i odpadkowe, przeznaczone do przetopienia, żelazo lane surowe w blokach, białe lub szare, żelazo i stal, półfabrykaty, do walcowania i kucia, żelazo i stal w płytach (tylko ilości ponad 75.000 ton), importowane w czasie od 1 IV 37 do 30 VI 38. Uwolnienia od cła dokona Dyrekcja Ceł w Ministerstwie Skarbu za zgodą Min. Przemysła i Handlu na podstawie opinii Komisji Przemysłowej. Import towarów dokonany być musi do 30 VI 1938.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI

Miód. Poważne towarzystwo handlowe w Szwajcarii ma widoki ulokowania tam pewnych ilości miodu pszczelnego w razie otrzymania od polskich eksporterów odpowiednio skalkulowanych ofert.

R/30768/68/S.

Wata i bandaże. Firma południowo-afrykańska interesuje się opracowaniem importu na tamtejszym rynku na warunkach prowizyjnych; waty, bandaży, jak również skarpetek, tanich tkanin krawatowych i bielizny. P/29151/47/95/M.

Skóry i tkaniny. Firma bagdadzka jest bardzo zainteresowana nawiązaniem kontaktów z polskimi eksporterami w zakresie skór cielęcych, lakierowanych i zamszowych oraz tkanin wełnianych ubraniowych i paltowych, serżów i półwełnianych.

P/30277/46/M.

Różne. Firma belgijska (koresp. po polsku) obejmie przedstawicielstwo na konserwy mięsne, wyroby ludowe i dykty. P/30376/95/H.

Różne. Firma agenturowa w Buenos Aires pragnie objąć przedstawicielstwo firm polskich na nast. artykuły: przędzę wełnianą czesankową, tkaniny bawełniane, na bieliznę i pościel, dyktę, blachę cynkową, ocynkowaną i falistą. E/30452/37/H

Różne. Firma węgierska zamierza importować z Polski następujące artykuły: farby i surowce pomocnicze używane w przemyśle włókienniczym, maszyny włókiennicze, papier dla przemysłu szlifierskiego. E/28132/95/H.

Różne. Firma agenturowa holenderska pragnie nawiązać kontakt z fabrykami zainteresowanymi eksportem swoich wyrobów na rynek Indii Brytyjskich. E/27733/3B/H.

SPRAWY PODATKOWE

ULGI PRZY NABYWANIU ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH NA ROK 1938.

Na podstawie art. 39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. Ust. RP. nr 46-1936, poz. 339) Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 26 XI 1937 r. L. D. V 39640/4/37 zarządziło następujące ulgi przy nabywaniu świadectw przemysłowych na 1938 rok:

I. Z urzędu (bez obowiązku składania indywidualnych podań) zezwala się na prowadzenie:

1) na podstawie półrocznego (za cenę pół-

rocznego) świadectwa przemysłowego kat. I przedsiębiorstw handlowych: *a)* przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w cz. II lit. A rozdz. VII kat. I taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy o państwowym podatku przemysłowym — o ile wysokość ustalonych za 1936 r. obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 300 tys., — *b)* przedsiębiorstw kinematograficznych, wymienionych w cz. II lit. A rozdz. XVI kat. I taryfy — o ile wysokość ustalonych za 1936 r. obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 300 tys., *c)* przedsiębiorstw skupu zawodowego jaj kurzych oraz pierza i puchu w celach eksportowych — przy sumie skupu zł 700 tys. -:- 1 mil. pod warunkiem prowadzenia prawidłowych ksiąg handlowych.

2) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. II przedsiębiorstw handlowych: — *a)* hurtowni wyrobów monopolu spirytusowego, tytoniowego i solnego, utrzymujących oddziały (filie), b) przedsiębiorstw kinematograficznych, wymienionych w cz. II lit. A rozdz. XVI kat. 1 taryfy — o ile wysokość ustalonych za 1936 r. obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 150 tys., *c)* przedsiębiorstw skupu zawodowego jaj kurzych oraz pierza i puchu w celach eksportowych przy sumie skupu zł 500 -:- 700 tys. pod warunkiem prowadzenia prawidłowych ksiąg handlowych, *d)* przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w cz. II lit. A rozdz. I kat. I taryfy — o ile zatrudniać będą najwyżej do 25 osób, licząc w tym właściciela i członków jego rodziny w tych zakładach pracujących,

3) na podstawie półrocznego (za cenę półrocznego) świadectwa przemysłowego kat. II przedsiębiorstw handlowych: *a)* przedsiębiorstw handlu towarowego, wymienionych w cz. II lit. A rozdz. I kat. II taryfy — o ile wysokość ustalonych za 1936 r. obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 100 tys.; *b)* aptek, wymienionych w cz. II lit. A rozdz. XVI kat. II taryfy — o ile wysokość ustalonych za 1936 r. obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 50 tys.; — *c)* przedsiębiorstw kinematograficznych, wymienionych w cz. II lit. A rozdz. XVI kat. II taryfy — o ile wysokość ustalonych za 1936 r. obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 60 tys., *d)* hurtowni wyrobów monopolu solnego, zarówno utrzymujących oddziały (filie), jak i nie utrzymujących oddziałów (filij) — o ile wysokość obrotów za 1937 r. nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 7,200, *e)* biur pośrednictwa handlowego (cz. II lit. A rozdz. VI kat. II p. 4 taryfy) — o ile wysokość ustalonych za 1936 r. obrotów (prowizyj) nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 7,200, *f)* biur wynajmu filmów kinematograficznych — o ile wysokość ustalonych za 1936 r. obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 150 tys.;

4) na podstawie półrocznego (za cenę półrocznego) świadectwa przemysłowego kat. IIb zajęć przemysłowych: zajęć przemysłowych pośrednictwa handlowego, wymienionych w cz. III lit. D kat. IIb taryfy — o ile wysokość ustalonych za 1936 r. obrotów (prowizyj) nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 5 tys.;

5) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. III przedsiębiorstw handlowych: — *a)* przedsiębiorstw handlu towarowego, wymienionych w cz. II lit. A rozdz. I kat. II taryfy — o ile wysokość ustalonych za 1936 r. obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 50 tys., *b)* przedsiębiorstw handlu towarowego, wprowadzających w 1938 r. sprzedaż wyrobów monopolu spirytusowego bez wyszynku wyłącznie konsumentom, oraz nowopowstających w 1938 r., które prowadzić będą m. in. również sprzedaż wyrobów monopolu spirytusowego bez wyszynku wyłącznie konsumentom — o ile przedsiębiorstwa te odpowiadają warunkom, określonym w cz. II lit. A rozdz. I kat. III taryfy lub wymienionym w cz. I p. 5 lit. *a* tego okólnika, a jedynie fakt prowadzenia sprzedaży wyrobów monopolu spirytusowego bez wyszynku stanowiłby o zaliczeniu danego przedsiębiorstwa do kat. II świadectwa przemysłowego (cz. II lit. A, rozdz. I, kat. II, p. 2 lit. k taryfy), *c)* przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w cz. II lit. A rozdz. VII kat. II taryfy — o ile wysokość ustalonych za 1936 r. obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 25 tys., *d)* przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w cz. II lit. A rozdz. VII kat. II taryfy — o ile zakłady te bez wyszynku trunków zatrudniać będą najwyżej do 12 osób, licząc w tym właściciela i członków jego rodziny, w tych zakładach pracujących, *e)* przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w cz. II lit. A rozdz. VII kat. II taryfy — o ile przedsiębiorstwa te prowadzą sprzedaż następujących trunków pochodzenia krajowego: piwa, miodu, moszczu i wina owocowego, oraz o ile zatrudniają 4 -:- 12 osób, licząc w tym właściciela i członków jego rodziny, zatrudnionych w tych przedsiębiorstwach, *f)* oddziałów (filij) hurtowni wyrobów monopolu spirytusowego, tytoniowego i solnego, uruchamianych przez hurtowników, działających na mocy umów z dyrekcjami właściwych monopolów — o ile oddziały (filie) te będą uruchamiane w obrębie rejonu, należącego w myśl umowy do hurtownika i prowadzone na koszt hurtownika we własnej jego administracji, *g)* przedsiębiorstw przewozowych — utrzymujących najwyżej 2 samochody ciężarowe, *h)* przedsiębiorstw autobusów — utrzymujących najwyżej 2 autobusy, *i)* księgarń, wymienionych w cz. II lit. A rozdz. XII kat. II taryfy — o ile wysokość ustalonych za 1936 r. obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 30 tys., *j)* przedsiębiorstw komisowej sprzedaży benzyny z tzw. stacyj (pomp) benzynowych;

6) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. IV przedsiębiorstw handlowych: *a)* przedsiębiorstw wymienionych w części II lit. A taryfy, rozdziały: I — kat. III, (handel towarowy) i VIII (sale bilardowe), X—kat. III (hotele, pokoje umeblowane, zajazdy i gospody, XI kat. III (pensjonaty, również prowadzone sezonowo, i pokoje umeblowane ze stołowaniem), XII — kat. III (księgarnie), XIII — kat. III (zakłady lecznicze), XVI — kat. III (przedsiębiorstwa kinematograficzne) XVII — kat. III — (przedsiębiorstwa teatralne, cyrki, ogródki i sale ze scenami), XIX — wrotniska i ślizgawki, XXI — kat. III (wydawnictwa utworów drukowanych) — o ile wysokość ustalonych za 1936 r. obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 15 tys., *b)* przedsiębiorstw z wyłączną drobną sprzedażą (tylko konsumentom) wyrobów monopolu tytoniowego, powstających w 1938 r. w gminach wiejskich, w których dotychczas nie było żadnego punktu sprzedaży tych wyrobów, do korzystania z wymienionej ulgi nie stoi na przeszkodzie fakt prowadzenia jednocześnie ze sprzedażą wyrobów monopolu tytoniowego sprzedaży artykułów, niezbędnych do palenia (bibułek, gilz itp.), względnie ubocznej sprzedaży znaczków pocztowych i stemplowych, blankietów wekslowych, losów loterii państwowej, kart do gry oraz przyborów do palenia i zapalania, — *c)* przedsiębiorstw handlu towarowego, wprowadzających w 1938 r. sprzedaż wyrobów monopolu spirytusowego bez wyszynku wyłącznie konsumentom, oraz nowopowstającym w 1938 r., które prowadzić będą m. in. również sprzedaż wyrobów monopolu spirytusowego bez wyszynku wyłącznie konsumentom — o ile przedsiębiorstwa te odpowiadają warunkom określonym w cz. II lit. A rozdz. I kat. IV taryfy lub wymienionym w cz. I p. 6 lit. *a* omawianego okólnika, a jedynie fakt prowadzenia sprzedaży wyrobów monopolu spirytusowego bez wyszynku stanowiłby o zaliczeniu danego przedsiębiorstwa do kat. II świadectwa przemysłowego (Cz. II lit. A rozdz. I kat. II punkt 2 lit. *k* taryfy), *d)* przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w cz. II lit. A rozdz. VII kat. II taryfy — o ile wysokość ustalonych za 1936 r. obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 5 tys., *e)* przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w cz. II lit. A rozdz. VII kat. II taryfy — o ile przedsiębiorstwa te prowadzą sprzedaż następujących trunków pochodzenia krajowego: piwa, miodu, moszczu i wina owocowego, oraz o ile liczba zatrudnionych pracowników nie przekracza 3. licząc w tym właściciela i członków jego rodziny, zatrudnionych w tych przedsiębiorstwach;

7) na podstawie półrocznego (za cenę półrocznego) świadectwa przemysłowego kat. IV przedsiębiorstw handlowych: *a)* przedsiębiorstw wymienionych w części II lit. A taryfy rozdziały: I — kat. III i IV (handel towarowy), VIII — sale bilardowe, IX — zakłady dla sprzedaży napojów chłodzących, X — kat. III i IV (hotele, pokoje umeblowane, zajazdy, gospody i domy noclegowe), XI — kat. III (pensjonaty, również prowadzone sezonowo i pokoje umeblowane ze stołowaniem) XII — kat. III (księgarnie), XIII — kat. III (zakłady lecznicze), XVI — kat. III (przedsiębiorstwa kinematograficzne), XVII — kat. III (przedsiębiorstwa teatralne, cyrki, ogródki i sale ze scenami, XIX — wrotniska i ślizgawki, XX — magle i maszyny do czesania wełny, XXI — kat. III (wydawnictwa utworów drukowanych) — o ile wysokość ustalonych za 1936 r. obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 5 tys., *b)* z ważnością do 6 miesięcy od wydania świadectwa — pensjonatów. utrzymywanych przez właścicieli gospodarstw rolnych w swoich gospodarstwach, poza obrębem gmin miejskich oraz miejscowości klimatycznych i leczniczych — o ile ilość wynajmowanych pokojów nie przekracza liczby 12; wspomniane pensjonaty zwalnia się nadto od obowiązku opłacania podatku przemysłowego od obrotu za 1938 r.:

8) na podstawie jednego świadectwa przemysłowego, nabytego dla księgarni: *a)* księgarń wraz z uboczną sprzedażą materiałów piśmiennych — o ile łączny obrót tych przedsiębiorstw za 1936 r. nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 50 tys., i *b)* wypożyczalń książek, mieszczących się w jednym lokalu z księgarnią i należących do tego samego właściciela; do osób, zatrudnionych w księgarni, należy w tym przypadku zaliczać również osoby, zatrudnione w wypożyczalni, a za obrót, stanowiący podstawę do ulg przy nabywaniu świadectw przemysłowych — przyjmować obrót łączny z księgarni i z wypożyczalni;

9) bez obowiązku nabywania odrębnych świadectw przemysłowych: *a)* drobnej sprzedaży wyrobów tytoniowych w przedsiębiorstwach handlowych (cz. II lit. A taryfy) o ile sprzedaż odbywa się w jednym i tym samym lokalu, *b)* skupu butelek po wyrobach Państwowego Monopolu Spirytusowego przez przedsiębiorstwa detalicznej sprzedaży tych wyrobów, *c)* ubocznej sprzedaży krajowych pism periodycznych przez przedsiębiorstwa, wymienione w części II lit. A taryfy, rozdziały: I (handel towarowy), VII (przedsiębiorstwa gastronomiczne) i XII (księgarnie); wspomniane przedsiębiorstwa zwalnia się nadto od obowiązku opłacania podatku przemysłowego od obrotu, osiągniętego przez nie w 1938 r. ze sprzedaży krajowych pism periodycznych;

10) na podstawie niżej wymienionych kategoryj świadectw przemysłowych: przedsiębiorstw przemysłowych, wymienionych w cz. II lit. C rozdz. XIV, XVIII i XIX taryfy:

A) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. II: *a)* przedsiębiorstw, wymienionych w cz. II lit. C rozdz. XIV i XIX taryfy. a zatrudniających najwyżej 1,250 robotników.

b) przedsiębiorstw, wymienionych w cz. II lit. C rozdz. XVIII taryfy, a zatrudniających najwyżej 625 robotników;

B) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. III: *a)* przedsiębiorstw, wymienionych w cz. II lit. C rozdz. XIV i XIX taryfy, a zatrudniających najwyżej 625 robotników, *b)* przedsiębiorstw, wymienionych w cz. II lit. C rozdz. XVIII taryfy, a zatrudniających najwyżej 250 robotników;

C) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. IV: *a)* przedsiębiorstw, wymienionych w cz. II lit. C rozdz. XIV i XIX taryfy, a zatrudniających zarówno przy fabrykacji ręcznej, jak i przy stosowaniu silników mechanicznych najwyżej 250 robotników, *b)* przedsiębiorstw, wymienionych w cz. II lit. C rozdz. XVIII taryfy, a zatrudniających zarówno przy fabrykacji ręcznej, jak i przy stosowaniu silników mechanicznych najwyżej 125 robotników;

D) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. V: *a)* przedsiębiorstw, wymienionych w cz. II lit. C rozdz. XIV taryfy, a zatrudniających przy fabrykacji ręcznej 15 -:- 25 robotników, przy stosowaniu silników mechanicznych — 10 -:- 25 robotników, *b)* przedsiębiorstw, wymienionych w cz. II lit. C. rozdz. XVIII taryfy, a zatrudniających: przy fabrykacji ręcznej — najwyżej 70 robotników, przy stosowaniu silników mechanicznych — najwyżej 35 robotników, *c)* przedsiębiorstw, wymienionych w cz. II lit. C rozdz. XIX taryfy, a zatrudniających: przy fabrykacji ręcznej — najwyżej 100 robotników, przy stosowaniu silników mechanicznych — najwyżej 50 robotników;

E) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. VI: przedsiębiorstw, wymienionych w cz. II lit. C rozdz. XVIII i XIX taryfy, a zatrudniających: przy fabrykacji ręcznej — najwyżej 25 robotników, przy stosowaniu silników mechanicznych — najwyżej 15 robotników;

F) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. VII: przedsiębiorstw, wymienionych w cz. II lit. C rozdz. XVIII i XIX taryfy a zatrudniających: przy fabrykacji ręcznej — najwyżej 12 robotników, przy stosowaniu silników mechanicznych — najwyżej 10 robotników;

11) na podstawie niżej wymienionych kategoryj świadectw przemysłowych: przedsiębiorstw wykonywania filmów dla kinematografów, wymienionych w cz. II lit. C rozdz. XVII taryfy: *a)* na podstawie świadectwa przemysłowego kat. V przedsiębiorstw wykonywania polskich filmów pełnoprogramowych; b) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. VIII przedsiębiorstw wykonywania polskich filmów krótkometrażowych (dodatków filmowych do obrazu głównego w programie, których długość nie przekracza 900 m). —

II. A. — Na skutek indywidualnych podań płatników upoważnia się:

1) Urzędy skarbowe do: *a)* zezwalania przedsiębiorstwom, wymienionym w cz. II lit. A rozdziały: I, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XVI, XVII, XIX, XX i XXI taryfy — na nabywanie świadectwa przemysłowego kat. IV lub półrocznego (za cenę półrocznego) kat. III zamiast ustawowo przewidzianej kat. III oraz półrocznego (za cenę półrocznego) kat. IV zamiast ustawowo przewidzianego całorocznego kat. IV w przypadkach, nie podpadających pod ulgi lub nie objętych ulgami z części I omawianego okólnika oraz w przypadkach uruchomienia przedsiębiorstwa w latach 1936 lub 1937, b) zezwalania na prowadzenie wypożyczalń książek (bibliotek, czytelń) w m. st. Warszawie oraz miejscowościach, zaliczonych w myśl cz. I taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy o państwowym podatku przemysłowym, do I klasy miejscowości — na podstawie świadectwa przemysłowego kat. IV przedsiębiorstw handlowych — o ile wysokość obrotów, ustalonych za 1936 r., względnie obrotów, osiąganych w 1937 r. lub spodziewanych w 1938 r. w przedsiębiorstwach nowopowstałych, nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 5 tys., *c)* zwalniania przedsiębiorstw, wymienionych w cz. II lit. A rozdziały: I — kat: IV, IX, X — kat. IV, XI — kat. III i XX taryfy od obowiązku nabywania świadectwa przemysłowego — o ile wysokość obrotów, ustalonych za 1936 r., względnie obrotów, osiąganych w 1937 r. lub spodziewanych w 1938 r. w przedsiębiorstwach nowopowstałych, nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł 2 tys., *d)* zwalniania od obowiązku nabywania świadectw przemysłowych, względnie zezwalania na nabywanie półrocznych (zamiast całorocznych) świadectw przemysłowych przedsiębiorstwom handlu rozwoźnego (kat. Va) oraz handlu obnośnego (kat. V*b)*; e) zezwalania przedsiębiorstwom przemysłowym, wymienionym w cz. II lit. C rozdz. XVIII i XIX taryfy kat. VI i VII na dodatkowe zatrudnienie robotników w okresie najwyżej 60 dni ponad normy ulgowe, ustalone w części I pkt 10 lit. E i F tego okólnika z tym, że przedsiębiorstwo, prowadzone na podstawie świadectwa przemysłowego kat. VI — może dodatkowo zatrudnić przy fabrykacji ręcznej najwyżej 5 robotników, a przy stosowaniu silników mechanicznych — najwyżej 3 robotników, natomiast przedsiębiorstwo, prowadzone na podstawie świadectwa przemysłowego kat. VII — przy fabrykacji ręcznej najwyżej 3 robotników, przy stosowaniu zaś silników mechanicznych — najwyżej 2 robotników.

2) Izby skarbowe (Urząd Wojewódzki Śląski): *a)* do przyznawania ulg w świadectwach przemysłowych na 1938 r., nie objętych postanowieniami części I omawianego okólnika, oraz przekraczających uprawnienia urzę-

dów skarbowych w zakresie indywidualnych ulg, przewidziane w części II okólnika; *b)* do darowania płatnikom skutków wniesienia podań o ulgi po terminach, poniżej wyznaczonych.

Termin na wnoszenie podań o ulgi z części II tego okólnika wyznacza się do dn. 31 XII 1937 r. włącznie. O ile chodzi o przedsiębiorstwa, uruchamiane w 1938 r. lub wykonywane sezonowo w 1938 r. — podania o ulgi winny być wnoszone w terminie do 14 dni po uruchomieniu (rozpoczęciu wykonywania) przedsiębiorstwa lub zajęcia przemysłowego.

Podania o ulgi należy wnosić do właściwego urzędu skarbowego.

Postanowienia izb skarbowych (Urzędu Wojewódzkiego Śląskiego) na wniesione do dn. 31 XII 1937 r. podania o ulgi, winny być wydane i doręczone płatnikom w terminie do dn. 1 V 1938 r. Postanowienia urzędów skarbowych na wniesione do dn. 31 XII 1937 r. podania o ulgi — w terminie do dn. 1 V 1938 r.

Na podania o ulgi w świadectwach przemysłowych dla przedsiębiorstw, uruchamianych lub wykonywanych sezonowo w 1938 r. — izby skarbowe — (Urząd Wojewódzki Śląski) powinny wydać postanowienia i doręczyć je płatnikom w terminie 10 tygodni od daty złożenia podania, natomiast urzędy skarbowe — w terminie 8 tygodni od daty złożenia podania.

W razie niewydania lub niedoręczenia postanowienia w zakreślonych wyżej terminach uważa się wyrażoną w podaniu prośbę za uwzględnioną całkowicie — jeżeli uprawniona do jej przyznania jest izba skarbowa (Urząd Wojewódzki Śląski), lub też za uwzględnioną w granicy najwyższej ulgi, przewidzianej dla danego przedsiębiorstwa w części II tego okólnika — jeżeli chodzi o uprawnienia, przewidziane w tej części okólnika dla urzędów skarbowych.

Podania, złożone po terminie, pozostawione będą bez rozpatrzenia. O pozostawieniu podania bez rozpatrzenia urząd skarbowy zawiadomi płatnika pisemnie.

B. Na skutek indywidualnych podań płatników bądź też z urzędu — przy sposobności lustracji przedsiębiorstwa — upoważnia się urzędy skarbowe do: zezwalania na prowadzenie przedsiębiorstw przemysłowych, zajęć rzemieślniczych i rękodzielniczych, dorożkarstwa i furmaństwa, wymienionych w cz. II lit. C rozdz. XIX taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy o państwowym podatku przemysłowym — na podstawie półrocznego (za cenę półrocznego) świadectwa przemysłowego, bądź bez świadectwa przemysłowego — o ile przedsiębiorstwo prowadzone jest wyłącznie przez samego właściciela.

III. Ulgi w zaklasowaniu miejscowości.

Przedsiębiorstwom, położonym na obszarze poniżej wymienionych miejscowości, zezwala się z urzędu na nabywanie świadectw przemysłowych na 1938 r. według cen dla miejscowości:

1) klasy III—na obszarze miasta Pszczyny oraz gmin: Brzezinka i Brzeczkowice w woj. śląskim,

2) klasy IV — na obszarze miast: Limanowa i Ropczyce w woj. krakowskim,

3) klasy IV — na obszarze miasta Gniewa w woj. pomorskim,

4) klasy IV — na obszarze miasta Odolanowa w woj. pomorskim.

Końcowe postanowienia omawianego okólnika definiują pojęcie obrotu, stanowiącego podstawę do korzystania z ulg przy nabywaniu świadectwa przemysłowego na rok 1938.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

USTALENIE ZASAD PODZIAŁU KONTYNGENTÓW NA IMPORTOWANE SZPROTY I ŚLEDZIKI.

W związku z niezmiernie nikłymi wynikami dotychczasowych połowów szprotów oraz śledzików, co stawia w trudnym położeniu wędzarnie na Wybrzeżu, w czasach ostatnich dokonano importu pewnych ilości tych ryb ze Szwecji i Danii.

W celu ustalenia zasad podziału kontyngentów importowych na szproty oraz śledziki odbyła się w dniu 27 bm. w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni konferencja pod przewodnictwem Dyrektora Izby Dr. Kulikowskiego i przy udziale Naczelnika Morskiego Urzędu Rybackiego p. Hryniewickiego oraz przedstawicieli przemysłu i handlu rybnego, a w szczególności Zw. Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni — Sekcja Przemysłu Rybnego oraz Spółdzielni Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich.

W dyskusji nad tą sprawą stwierdzono, że import musi mieć na celu przede wszystkim zaopatrzenie w surowiec wędzarń, które ze swej strony dostarczać będą szproty wędzone fabrykom konserw. Dostawa surowca winna się odbywać na warunkach najdogodniejszych, a w tym celu a) należy zakupów dokonywać wspólnie, b) zakupywać winny te firmy, które mają dobre kontakty z zagranicznymi dostawcami.

W wyniku obrad ustalono, że zarówno Związek Fabrykantów, jak i Spółdzielnia Związku Zjednoczenia Rybaków Morskich zakomunikują Izbie listy firm, połączonych w grupy, obsługiwane bądź przez spółdzielnię,

bądź przez firmy wskazane przez Związek. — Za podstawę podziału przyjęta zostanie w zasadzie ilość pieców wędzarniczych, należących do danej grupy producentów.

Zaznaczyć należy, że dotychczasowe zaopatrzenie w surowiec, dzięki uzyskaniu szybkich decyzyj od Ministerstwa Przemysłu i Handlu, odbywa się sprawnie i pozwala na utrzymanie w ruchu zakładów przetwórczych.

IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH I ŚWIEŻYCH DO GDYNI.

Do portu rybackiego w Gdyni zawinęły w pierwszej połowie grudnia następujące statki z transportami śledzi solonych i świeżych:

Dnia 1 XII. rb. m/s holenderski „Anna W." z Jarmouth wyładował: angielskie śledzie świeże w lodzie 2.638 skrzyń o wadze 203.800 kg oraz śledzie solone jarmuckie 505/1 i 160/2 beczek. Dnia 4 XII rb. m/s holenderski „Confid" przywiózł z Jarmouth śledzie świeże w lodzie angielskie 629 skrzyń o wadze brutto 66.045 kg oraz śledzie solone jarmuckie 340/1 i 152/2 beczek. Dnia 6 grudnia 1937 r. motorowiec holenderski „Java" ze Scheveningen: śledzi solonych z połowów własnych „Mewy" beczek morskich 2.069 oraz importowanych holenderskich śledzi solonych beczek 951/1 i 220/2. Dnia 7 grudnia 1937 r. statek fiński „Figge" przywiózł z Jarmouth śledzi solonych angielskich beczek 4.965/1 oraz 1.220/2. Tegoż dnia motorowiec norweski „Syden" przywiózł z Lowestoft angielskich śledzi świeżych w lodzie skrzyń 1.685 o wadze 101.100 kg. Dnia 9 grudnia 1937 r. statek „Jaederen" z Norwegii śledzi solonych beczek 2.516/1 i 607/2, śledzi zamrożonych 1.000 skrzyń, makreli zamrożonych 100 skrzyń, inne ryby zamrożone 75 skrzyń. Dnia 11 grudnia 1937 r. motorowiec „Hada" z Holandii śledzi solonych beczek 1.363/1 oraz śledzi świeżych w lodzie skrzyń 1.748 o wadze 122.000 kg.

WIELKIE PRZYGOTOWANIA W NORWEGII DO POŁOWÓW ŚLEDZI „STOR" I „VAAR" (WIELKICH I WIOSENNYCH).

Według doniesienia z Karmö wielu rybaków wyjeżdża na połowy już przed Bożym Narodzeniem. W całym okręgu czynione są śpieszne przygotowania, na stoczniach i pochylniach wre praca nad budową i reperacjami statków i maszyn. Poza tym kupuje się sporo nowych statków. Również zakup sprzętu rybackiego jest niezwykle duży, tak, że wszystko wskazuje na rekordowy udział w tegorocznych połowach. Jednocześnie jednak w kołach importerów śledzi bierze się pod uwagę obecne trudności w zbycie ryb solonych, których poważne ilości znajdują się jeszcze na składzie; przypuszcza się, że w przyszłym sezonie trzeba będzie zmniejszyć ilość ryb, przeznaczonych do solenia, a postarać się zwiększyć zbyt śledzi świeżych oraz do fabryk tranu.

ILOŚĆ ŚLEDZI JARMUCKICH, ZASOLONYCH W ANGLII.

Według sprawozdania angielskiego Ministerstwa Rolnictwa i Rybołówstwa zasolono śledzi w obecnym sezonie w Great Yarmouth 324.789 beczek, w Lowestof — 160.779 beczek, czyli razem 485.568 beczek. Eksportowano do 27 listopada 1937 r. — 222.589 beczek, w tym z Yarmouth — 158.339 beczek. Z ogólnego wywozu przypada na Gdynię 33.769 beczek, na Gdańsk — 69.561 beczek.

MORZE ŹRÓDŁEM SUROWCÓW.

W Hamburgu otwarto wystawę, mającą pokazać udział tego miasta w planie czteroletnim Niemiec. Warto zwrócić uwagę na momenty, dotyczące rybołówstwa. Szczególnie unaoczniono tu eksploatację morza, jako „kolonii", co ma na celu zwiększenie eksploatacji morza dla zdobycia surowców zastępujących kolonialne. W związku z tym są projekty budowy statków rybackich 400 i 500 tonowych do połowów na Północnym Atlantyku przy brzegach Nowej Funlandii. Dział połowów wielorybich wykazuje, że w tym sezonie Niemcy mają uzyskać 100.000 ton tranu wielorybiego poza przerobem mięsa. Szczególnie ciekawym jest dział produkcji białka z ryb, rozwijający się z inicjatywy prywatnej. Używanie tylko w 50% tego białka do pieczywa zaoszczędziłoby Niemcom 400 milionów jaj, gdyż przemysł piekarski zużywa rocznie 800 milionów jaj. Białko z ryb mogłoby zastąpić import białka i żółtka jaj kurzych dla przemysłu skórzanego i włókienniczego. Możliwe jest poza tym wyrobienie z białka sztucznego włókna. Skóry z niektórych ryb dają się zużytkować do wyrobu artykułów skórzanych.

WYDAWNICTWA

WYDAWNICTWA ZAGRANICZNE.

1) INTERNATIONALER HOLZ-ALMANACH
Ein praktischer Behelf für die internationale Holzwirtschaft mit monographischen Darstellungen bedeutender Holzproduktions- und Holzhandelsunternehmungen. — 1936 — Herausgegeben von Hugo H. Hitschmanns Journalverlag Gesellschaft m. b. H. — Druck und Verlag von Ferdinand Berger, Horn.

2) COTTON YEAR BOOK — 1936 —
Thirty — First Year of Issue. Originally Compiled by Mr. S. Ecroyd and now Produced by the

Editor of „Textile Mercury" in Collaboration with Various Contributors. Price 7/6 net. London Office: 146, Fleet Street, E. C. 4.

Pierwsza z wymienionych publikacyj, jest podręcznikiem niezbędnym dla kupców drzewnych. Na 216 stronach zawiera omówienie wszystkich zasadniczych kwestyj tego tak ważnego dla nas działu handlu. Między innymi omawia: Uzanse handlowe, technologię drzewa, fachową terminologię kupiecką, dane statystyczne dotyczące produkcji, importu i eksportu poszczególnych krajów. Wspomnieć należy jeszcze o słowniku fachowych terminów w języku niemieckim, francuskim i angielskim i o tabelach rozmaitych obliczeń.

Drugie wydawnictwo wyczerpująco omawia wszystko co dotyczy bawełny: produkcję, rynki bawełny, technikę obróbki, fabrykaty, handel, związki handlowe i wytwórcze itd. Mała, możnaby powiedzieć, encyklopedia bawełny — formatu 16° str. 784, jest już z kolei 31 rocznym wydawnictwem, posiada więc solidną tradycję i jest cenionym dla bawełniarzy podręcznikiem. Obydwa wymienione wydawnictwa są do dyspozycji zainteresowanych w Gospodarczym Archiwum Morskim — (ul. Świętojańska 23), zawierającym ogółem około 500 vol. — ksiąg adresowych, dyrektoriów portowych, spisów branżowych itd.

PRZETARGI

PRZETARGI ROZPISANE PRZEZ DYREKCJĘ OKRĘGOWĄ P. K. P. W TORUNIU NA RÓŻNE ARTYKUŁY.

Dyrekcja P. K. P. w Toruniu rozpisała nieograniczone przetargi następujące:

Na dzień 28 grudnia 1937 r.

1) Blacha cynkowa nr 10 — 1.400 kg, nr 13 — 10.300 kg, nr 16 — 2.000 kg — z dostawą jednorazową natychmiastową i nr 13 — 52.000 kg z dostawą jednorazową do 1 IV 1938 r.

2) Gwoździe żelazne — druc. różnych wymiarów około 26.000 kg z terminem dostawy w częściowych partiach do 1 VI 1938 r.

Na dzień 4 stycznia 1938 r.

1) Krążki pod naśrubki 4.200 kg wg P. N. G. 602.

Naśrubki żelazne obrobione — 800 kg wg P. N. G. 924.

Naśrubki żelazne nieobrobione — 16.500 kg wg P. N. G. 924 K. T. P. 4—41 i K. T. P. A. 4—62.

Śruby żelazne różnych gatunków i wymiarów — 60.000 kg wg K. T. P. 255 A4—41. A4—42 i A4—40a.

Zatyczki żelazne czyszczone 5.000 setek wg P. N. G. 472.

Dostawa powyższych materiałów musi odbyć się w 3 równych ilościowo partiach w terminie: I-p. do 1 V 38; II-p. do 1 VII 38 r. i II-partia do 1 IX 38 r.

2) Cegła budowlana palona pełna I kl. — 190.000 sztuk wg P. N. B. 302—303

Dachówka zwyczajna karpiówka — 80.000 sztuk wg P. N. B. 305

Dostawa cegły i dachówki w terminie do 1 IV 38 r.

Na dzień 7 stycznia 1938 r.

1) Cegła ogniotrwała szamotowa do palenisk parowozowych wg war. techn. Z. 181 i rys. D. O. K. P. A. 4—63 — 521.500 kg z terminem dostawy w częściowych partiach do 31 XII 1938 r.

2) Cegła ogniotrwała szamotowa zwyczajna wg war. techn. Z. 191 — 48.000 kg z terminem dostawy w częściowych partiach do 1 VII 38 r.

3) Mączka szamotowa wg warunków techn. Z. 181 — 16.000 kg z terminem dostawy w częściowych partiach do 1 VII 1938 r.

4) Zaprawa szamotowa wg war. techn. Z. 181 — 51.000 kg z terminem dostawy w częściowych partiach do 31 XII 1938 r.

5) Tarcica z drzew liściastych: 235 m^3 dębowej, 110 m^3 bukowej oraz 75 m^3 olchowej. Tarcica winna odpowiadać war. techn. M. K. z dnia 30 VII 1935 r. Art. 2 gat. I, a tarcica dębowa art. 3 gat. II.

Na dzień 11 stycznia 1938 r.

1) Gips palony zwykły wg P. N. B. 250 — 13.300 kg

2) Glina zwyczajna wg wzoru — 9.000 kg.

3) Glina ogniotrwała wg wzoru — 13.000 kg.

4) Piasek fornierski na żeliwo wg wzoru — 40 m^3.

5) Trzcina w matach z drutem ocynkowanym — 350 m^2.

Materiały z poz. 1, 2 i 3 z terminem dostawy w częściowych partiach do 1 VII 38 r., z poz. 4 i 5 z terminem dostawy w częściowych partiach do 31 XII 38 r.

Na dzień 14 stycznia 1938 r.

1) Kafle polewane kwadratowe białe wg P. N. środkowych — 8.000 szt., naroż-
B. 521
nych — 4.000 szt. i gzymsów — 2.000 szt.

2) Kafle gładkie berlińskie kolorowe wg P. N. środkowych — 3.000 szt., narożni-
B. 521
ków — 2.000 szt., gzymsów — 1.500 szt.

3) Papa dachowa bitumiczna talkowana nr 100 wg wzoru — 35.000 m^2 smołowcowa nr 150 wg wzoru — 32.700 m^2.

4) Płytki kamionkowe ciosowe żółte wg wzoru o wymiarze 150 × 150 × 16 mm — 12 m^2.

5) Wapno palone niegaszone wyborowe — 100.000 kg.

Dostawa powyższych materiałów musi odbyć się w terminie do 1 IV 1938 r.

Oferty należy składać do godz. 10 wyżej oznaczonych dni do skrzynki znajdującej się w hołu gmachu Dyrekcji lub też przesłać pocztą do Wydziału Zasobów D. O. K. P. w Toruniu.

Otwarcie ofert odbędzie się w tychże dniach o godzinie 11 rano. Do oferty należy dołączyć pokwitowanie Kasy na złożone wadium w wysokości 3% oferowanych materiałów.

Na materiały oferowane wg wzoru należy przesłać po 2 wzory. Oferty powinny być złożone zgodnie z postanowieniem Rozp. Rady Min. z dnia 29 I 1937 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa Dz. U. R. P. nr 13/37 poz. 92.

Bliższych informacyj udziela oraz wydaje lub wysyła warunki dostawy Wydział Zasobów, pokój 436 w Toruniu.

OBCIĄŻENIA CELNE PRZY IMPORCIE OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W KRAJACH EUROPEJSKICH.

Od kilku lat słyszy się wśród importerów polskich twierdzenie, że Polska konsumuje mało owoców południowych w stosunku do innych państw europejskich. Główną przyczyną tego jest ich wysoka cena, na skutek znacznych opłat celnych, obowiązujących u nas na poszczególne owoce świeże oraz inne opłaty fiskalne. Zdaniem importerów opłaty te razem przekraczają bardzo często wartość towaru cif (danego owocu) o 100—200%.

Oświadczenia importerów nie są pozbawione słuszności i wszelkie skargi konsumentów, że owoce południowe zagraniczne nie są dostępne dla szerokiej warstwy społeczeństwa z uwagi na stosowanie wysokich cen przez importerów nie odpowiadają istotnemu stanowi rzeczy. Przy wysokich kosztach fiskalnych importerzy nie mogą mieć dużego wpływu na kształtowanie się cen na rynku krajowym i utrzymać je na niskim poziomie. Nawet przy ostrożnej polityce importowej, tj. zakupywaniu owoców przez kupców importerów za granicą w najkorzystniejszych okresach i w dostatecznej ilości, na rynku krajowym, cena za dany gatunek owocu połud. będzie zawsze zależna od opłat fiskalnych. O ile weźmie się jeszcze pod uwagę ryzyko wynikające z zepsucia się owocu i manco z tego tytułu, powstałe ceny u nas będą zawsze wyższe niż w innych krajach, w których opłat fiskalnych od importu owoców południowych się w ogóle nie pobiera lub też są one stosunkowo niższe od stawek celnych i innych opłat w Polsce.

Aby przekonać się, że konsumpcja tego czy innego gatunku owocu zagranicznego jest zależna rzeczywiście od opłat fiskalnych i zamożności danego kraju, wystarczy zaznajomienie się z danymi odnośnie wysokości stawek celnych w poszczególnych państwach europejskich na owoce południowe świeże jak również o wysokości konsumpcji owoców w tych krajach. Dane statystyczne o wysokości konsumpcji owoców południowych świeżych w krajach europejskich w porównaniu z konsumpcją w Polsce podaliśmy już w nr. 11-16/37 naszego Biuletynu. Obecnie ograniczymy się do informacji o wysokości cła, pobieranego w poszczególnych krajach Europy. Dane te przedstawiają się następująco:

NAZWA KRAJU	stawka celna od 100 kg wzgl. ad valorem	banany	pomarańcze	mandarynki	cytryny
Austria w koronach złotych	ad val.	20%	20%		20%
Belgia w frs	od 100 kg	28,8	31,1		31,1
Czechosłowacja w koronach czeskich	"	66,—	60,—	90,—	30,—
plus taksa obrotowa		67,5	90,—	37,5	18,—
plus taksa luksusowa		18,—			
Dania w koronach	"	1,—	6,5	6,5	1,—
Estonia w kr. est.	"	gener. 150,—	150,—	150,—	20,—
		prefer. 30,—	40,—	40,—	10,—
Finlandia w markach fińskich	"	podst. 150,—	500,—	500,	100,—
		maksym. 300,—	1.500,—	1.500,—	300,—
		konw. 50,—	75,—	75,—	100,—
Francja w frs	"	gener. 42,8	149,6	307,6	36.4
		minimal. 21,4	37,4	76,9	18,2
Niemcy w Rmk.	"	wolne	3,25	3,25	wolne
W Brytania w sh	za cwt.	2s6d	3s6d	od I/IV do 30/XI	wolne
Holandia w flh.	ad val.	12%	13%	13%	13%
plus taksa od obrotu celnego		4%	4%	4%	4%
plus specjalna opłata na rolnictwo					
w czasie od 15 XI — 15 VI		2,5	1,—	1,—	1,—
a w innych okresach		2,5	2,—	2,—	2,—
Łotwa w łatach	od 100 kg				
banany i pomarańcze oraz mandarynki		maksym. 100,—	120,—	120,—	30,—
w czasie od 1 I — 30 VI		minimal. 60,—	60,—	60,—	15,—
w innym czasie		maksym. 60,—	400,—	400,—	15,—
		minimal. 60,—	200,—	200,—	15,—
Norwegia w kor. nor.		5,—	2,—	2,—	2,—
plus taksa dodatkowa 50%	"				
plus taksa tymczasowa 20%					
Polska w zł pol.		300,—	300,—	300,—	50,—
cło normalne	"	200,—	40,—	40,—	30,—
cło przez porty polskie		51,—	—	—	—
cło ulgowe dla dojrzewalni					
przy bananach plus specjalna opłata					
40,— zł od 100 kg brutto					

NAZWA KRAJU	stawka celna od 100 kg wzgl. ad valorem	banany	pomarańcze	mandarynki	cytryny
Hiszpania w pesetach zł.	od 100 kg				
konwenc.		5,—			
normalne		15,—			
Szwecja w kor. szw.	„	10,—	—	—	10,—

Za wyjątkiem Łotwy z pozostałych krajów w Europie Polska pobiera najwyższe cło i inne opłaty fiskalne od importu owoców wyżej wymienionych. Polska jest również krajem w Europie, w którym konsumpcja bananów, pomarańcz, mandarynek i cytryn jest na najniższym poziomie.

W tym stanie rzeczy obniżenie stawek celnych i opłat fiskalnych mogłoby niewątpliwie przyczynić się do podniesienia konsumpcji owoców południowych w Polsce.

KRONIKA

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH. *(14 grudnia 37).*

Ruch w hurtowym handlu towarów kolonialnych znów osłabł. Transakcje dochodzą do skutku jedynie na drobne partie. Przewidywania nasze, że ożywienie ruchu, jakie wystąpiło w poprzednim okresie miało charakter przejściowy ziściły się w zupełności. Zdaniem tut. importerów sytuacja w hurtowym handlu towarów kolonialnych mogłaby się poprawić tylko wtedy, o ile Rząd obniżyłby stawki celne na poszczególne towary. Głównym bowiem powodem wysokich cen towarów kolonialnych, hamujących ruch handlowy są opłaty fiskalne, które bardzo często przekraczają 150—200 procent wartość danego towaru cif. Twierdzenie to nie jest pozbawione słuszności. Od czasu bowiem wprowadzenia u nas w życie wysokich stawek celnych, ceny towarów w miejscach produkcji zostały znacznie obniżone i nie są w żadnej proporcji do dzisiejszych opłat fiskalnych. Za rewizją dotychczasowych stawek celnych na kawę, herbatę, piment, cynamon i inne towary kolonialne przemawia również okoliczność wprowadzonej ostatnio obniżki cła na pieprz, która pozwoliła na ożywienie obrotów w tym artykule.

W towarach gwiazdkowych ruch średni.

Kawa surowa:

Obroty w kawie bardzo małe. Na niektóre gatunki kawy nie ma w ogóle zbytu. Ceny utrzymują się na poprzednim poziomie. Zapasy kawy u importerów bardzo duże.

Na rynkach zagranicznych sytuacja również chwiejna. Ceny nieregularne. Przeważa wyraźna tendencja zniżkowa.

Herbata:

Zapasy herbaty przekraczają znacznie możliwości konsumpcyjne na okres 3 — 4 miesięcy. Zbyt poszczególnych gatunków herbaty napotyka zatem na znaczne trudności. — Ceny mają tendencję w dalszym ciągu zniżkową. —

Na rynkach zagranicznych w obrotach herbatą nastąpiło również pewne osłabienie. — Na rynku londyńskim ceny spadły o dalsze 1/2 — 3/4 d na lb.

Eksport herbaty z krajów produkcji został w bieżącym sezonie zwiększony o około 5,5% w stosunku do roku ubiegłego.

Korzenie:

Ruch w handlu pieprzem ożywiony z uwagi na główny sezon dokonywania zakupów przez kupców krajowych oraz wprowadzoną zniżkę celną. Ceny kształtują się następująco: za 1 kg loco magazyn importera za towar oclony: Pieprz czarny zł 3,10 — 3,15, biały zł 3,65 — 3,75.

W handlu pimentem panuje w dalszym ciągu zastój, a w cynamonie zbyt znacznie osłabł. —

Owoce suszone:

Ruch w owocach suszonych w dalszym ciągu ożywiony. Szczególnie dobrym popytem cieszą się śliwki amerykańskie, sułtanki i rodzynki. —

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 24 listopada nadszedł do Gdyni ss. „Galia“ z transportem 7,000 skrz. cytryn włoskich.

Dnia 2 grudnia zawinął do portu gdyńskiego ss „Baltrover“, który przywiózł 32 skrz. herbaty z Londynu.

ss „Lewant“ nadszedł do Gdyni dnia 6 grudnia z ładunkiem 2,631 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 4,912 skrzyń grapefruits oraz 800 skrzyń sułtanek tureckich.

Dnia 8 grudnia nadszedł ss „Chorzów“ z transportem 71 skrzyń herbaty wagi ca 3,200 kg, 26,000 kg pomarańcz, 30,000 kg masła kakaowego, 16,000 kg ziarna kakaowego, 14,000 kg pieprzu i mniejsze ilości innych towarów kolonialnych.

Dnia 11 bm. nadszedł ss „Wiborg“ z ładunkiem 45,000 kg bananów.

s/s „Brageland“ zawinął do Gdyni dnia 13 bm. i przywiózł 24,475 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 1,225 skrzyń grapefruits palestyńskich.

Dnia 14 grudnia nadszedł do portu gdyńskiego ss „Anna“ z transportem ca 11,000 skrzyń cytryn włoskich o wadze 406,000 kg.

W dniu 14 grudnia nadszedł do Gdyni transport ca 27.000 skrzyń pomarańcz i grapefruits palestyńskich. Powyższy transport przywiózł ss „Lechistan“.

Dnia 16 grudnia spodziewane są w Gdyni statki „Śląsk“ i „Puck“, które mają przywieźć towary kolonialne.

17 grudnia nadejdzie do Gdyni ss „Harriet“ z transportem ca 3,000 skrzyń cytryn włoskich.

W końcu grudnia spodziewany jest w Gdyni ss „Jenny“, który przywiezie nową partię cytryn włoskich dla importerów polskich. —

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 28 listopada do 13 grudnia br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne 5 przetargów, na których wystawiono pomarańcze włoskie, palestyńskie, mandarynki włoskie, grapefruity palestyńskie, cytryny włoskie, daktyle franc., figi i koryntki greckie.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o. urządziły dnia 7 grudnia aukcję wystawiając 600 skrzynek pomarańcz włoskich, które w całości sprzedano po 1,19 — 1,23 zł za kg. Towar cieszył się dość silnym zainteresowaniem kupców.

Następną partią były grapefruits w ilości 300 skrzyń. Sprzedano 126 skrzyń w cenie 31 — 31,25 zł za skrzynię. Zainteresowanie towarem słabe.

Wystawiono 1144 skrzyń cytryn włoskich. z których sprzedano 394 skrzyń po 29—33,50 złotych.

Ostatnią w tym dniu partią na aukcji były daktyle z Algeru w ilości 78 skrzynek. które sprzedano w całości uzyskując 16.75 — 17.25 zł za skrzynkę 5-cio kg.

Następny przetarg odbył się dnia 8 grudnia. Wystawiono na aukcję 1.782 skrzyń cytryn włoskich, z czego sprzedano 1.192 skrzyń po 30 — 32 zł.

Z kolei wystawiono: 2244 skrzyń pomarańcz palestyńskich, które sprzedane zostały po 1,25 — 1,27 zł. Zainteresowanie towarem palestyńskim było bardzo silne.

Pomarańcze włoskie, których wystawiono 1074 skrzynek, sprzedano w ilości 480 skrzynek po 1,22 — 1,25 zł.

Następnie sprzedano wystawione 210 klatek mandarynek włoskich po 12,50 — 12,80 zł za klatkę.

Sprzedane zostały również grapefruity, których wystawiono 174 skrzyń. Uzyskano 31 — 31,75 zł za skrzynię.

Ostatnią partią na aukcji były figi greckie, sprzedane zostały wszystkie tj. 800 worków po 1,11 zł za kg.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 6 grudnia aukcję wystawiając 1000 klatek mandarynek włoskich, które sprzedano w całości po 12,50 — 12.80 zł za klatkę. —

Figi greckie także w całości zostały sprzedane po 1,10 — 1,11 zł za kg. Wystawiono na aukcję 800 worków.

Na aukcji dnia 10 grudnia sprzedano wystawione 80 worków a 25 kg koryntek greckich po 1,15 zł za kg. Sprzedano następnie 200 worków rodzynek greckich po 1,60 — 1,70 zł oraz partii, którą było 1000 skrzynek daktyli — sprzedano 900 skrzynek po 16 zl za skrzynkę.

W dniu tym wystawiono nieodebrane z poprzedniej aukcji 630 klatek mandarynek włoskich. Sprzedane zostały wszystkie po 12 - 12,50 zl za klatkę.

Dnia 14 bm. odbyła się aukcja, na której wystawiono 1000 klatek mandarynek włoskich, 487 skrzyń pomarańcz włoskich oraz 515 skrzynek daktyli francuskich.

Sprzedano wszystkie partie towaru w całości. Pomarańcze włoskie po 1,25 — 1,32 zł za kg. Mandarynki włoskie 11,40 — 11,50 zł za klatkę. Daktyle francuskie 15,30 — 16 zł za skrzynkę 5 kg brutto.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

W ostatnich dwóch tygodniach przywieziono do Gdyni ca 7 wagonów jabłek. Przywieziono do Gdyni większe ilości owców w związku z bliskimi świętami. Zaznaczyło się pewne ożywienie w handlu, które wyraziło się dokonanymi transakcjami w towarach gwiazdkowych.

Ceny jabłek krajowych notują: Kalinki: 30 — 40 gr, Kosztele: 40 — 50 gr, Renety złote i landsberskie: 60 — 65 gr, Jonathan 90 - 1,00 zł.

Pomarańcze palestyńskie, których pierwszy transport nadszedł do Gdyni dnia 6 grudnia, sprzedawane były na aukcji w cenie 1,26 — 1,27 zł za kg w hurcie sprzedaje się ca 1,35 zł.

Pomarańcze włoskie w hurcie notują: 21 — 22 zł za skrzynię wagi 18 — 20 kg brutto. Mandarynki włoskie 12 — 13 zł za klatkę wagi 8 — 10 kg brutto.

Pomarańcze cypryjskie: 1,20 — 1,30 zł za kg. Cytryny włoskie 360-tki: 31 — 33 zł za skrzynię, 490-tki: 39 — 39 zł.

Przez krótki czas brak było na rynku tutejszym winogron. Ostatnio nadeszły do Gdyni winogrona hiszpańskie, które w roku bieżącym importowane będą jak nas informują importerzy tylko w klatkach. W beczkach winogrona nie będą importowane, jak to miało miejsce w latach ubiegłych.

KRONIKA ZAGRANICZNA

SYTUACJA NA RYNKACH KAWY.

Światowe dostawy kawy:

Z Brazylii (4 miesiące 1937 r.) 3.833.346 worków — 1936 r.: 4.689.684 worków; niebieskich kaw (4 miesiące) 3.547.275 worków, w 1936 r.: 2.973.493 worków.

Z powyższych danych wynika dokładnie, że brazylijski eksport kawy zmniejszył się o 17,8%, a eksport niebieskich kaw powiększył się o 19,3%. Zniszczono w tych czterech miesiącach 6.763.000 worków, co wobec eksportu 3.705.000 worków przedstawia katastrofalne położenie. Są to dane, które całkowicie usprawiedliwiają politykę obecnego prezydenta Vargasa, starającego się wydobyć Brazylię z fatalnego położenia, i uzyskać z powrotem przynajmniej część straconego rynku światowego.

Po przewrocie, dokonanym w Brazylii w dniu 3 listopada br. ustała kontrola handlu kawą i obecnie kawa brazylijska przepływa rynek, powodując własną niską ceną spadek cen innych kaw. Cło eksportowe w Brazylii obniżono z 45 milrejsów na 12. Tym samym otwarły się drogi dla plantatorów i eksporterów do walki z producentami konkurencyjnymi. Walka ta zostanie głównie poparta przez żyzną ziemię brazylijską i pierwszorzędną organizację przemysłową, co daje możność produkowania najtańszej kawy.

Ta nowa sytuacja jednakże nie zmienia katastrofalnego położenia światowego producentów kawy, ponieważ konsumpcja światowa wynosi 24—25 mil. worków wobec produkcji 33 mil. worków, tak że ktoś będzie zmuszony niszczyć kawę.

Naturalnie kawy brazylijskie podlegają, obecnie bez ograniczeń eksportowych, największemu spadkowi cen, coś około 4 cts. poniżej notowań sprzed 4 tygodni. Sprzedaje się Santos C & F za 6,5 — 7 USA-cts, Victorię 7/8 po 5,10 cts. Niebieskie kawy spadły o mniej więcej 2 cts, a zapytania na nie są jeszcze nieregularne, wobec nieustalonego położenia rynku. Zbliża się także pora zbioru kaw Środkowej Ameryki, Kolumbii i afrykańskich. Notowania cen:

	Nov. 16	Oct. 27
Brazylia:		
Rio (Victoria) 7/8 C&F	6.75—7,00	10,1/2—10,3/4
Santos 4s, Cost & F	5.10	7,40
Venezuela:		
Caracas, Washed	8.3/4—9.1/4	10,—10.25
Puerto Cabello	7.1/4	8,3/4
Kolumbia:		
Bogota, Good Washed	9	11
Manizales Excelso	9,1/8—9,1/4	11.1/8—11.1/4
Medellin Excelso	10. —10.1/4	11.5/8
Central America:		
Guatemala, Good Washed	8,3/4	11, — 11.1/4
San Salvador, Washed. Firsts	9,1/2	11,1/2
Mexico:		
Cordoba, Washed	9	11
Coatapec	10.1/4—10.1/2	12
Haiti:		
Hand picked, Choice	7,1/4—7,3/4	8,3/4
Jamaica:		
Good ordinary	6.3/4	8.1/2

SEZON EKSPORTU OWOCÓW Z PALESTYNY.

Według „Deutsche Verkehrs Nachrichten" w portach palestyńskich rozpoczął się wielki ruch wywozu owoców cytrusowych. Sezon ten trwa normalnie 130 dni, od końca listopada do marca. W poprzednim sezonie 1936-37 załadunek koncentrował się w Haifie, gdzie załadowano 6,670,730 skrzyń po 38 kg; w Jaffie załadowano około 4 mil. skrzyń i w Tel-Avivie 400,000 skrzyń. W obecnym sezonie przewiduje się, że przez Tel-Aviv przejdzie ca 2 mil. skrzyń. Ogólne zbiory tegoroczne szacuje się na 9 mil. skrzyń wobec 11 mil. w sezonie poprzednim.

Towarzystwo „Pardess Coop. Soc. Ltd", kontrolujące większą część wywozu, zawarło umowę z angielskimi parowcami liniowymi na przewóz po stawce frachtowej 1 sz. 9 pen. za skrzynię (wobec 1 szyl. 2 p. w sezonie poprzednim).

UŁATWIENIA DLA IMPORTU OWOCÓW POŁUDNIOWYCH NA ŁOTWĘ.

Z dniem 2 stycznia roku przyszłego Łotwa obniża cło na owoce południowe, jak pomarańcze, cytryny, banany itp. Spodziewany jest znaczny wzrost przywozu owoców nie tylko bezpośrednio z krajów produkcji, lecz i z portów pośredniczących, jak Rotterdam, Hamburg i Stockholm.

ZMIANA BRAZYLIJSKIEJ POLITYKI KAWOWEJ.

Dnia 3 listopada Brazylia zniosła ograniczenia, dotyczące wywozu kawy i obniżyła

cła wywozowe o 75%. Zarządzenia te stanowią zwrot w dotychczasowej polityce. Jak wiemy, Brazylia zwalczając spadek ceny na kawę z powodu jej nadprodukcji musiała uciec się do takich środków zaradczych, jak masowe niszczenie produkcji, ograniczenie wywozu dla pozostałych kwot i ustanowienie cła wywozowego w wysokości 45 milrejsów od worka. Z tej polityki skorzystały inne kraje produkujące kawę i zdołały zwiększyć swój wywóz, szczególnie Kolumbia stała się poważną konkurentką Brazylii na rynku kawowym. Obecne zarządzenia brazylijskie wpłyną na wzmożenie transakcyj handlowych z Brazylią, a jednocześnie zadadzą poważny cios jej konkurentom. Spodziewać się zatem można obniżki ceny kawy kolumbijskiej. Poza tym zniesienie zakazu wywozu kawy brazylijskiej i rzucenie na rynek masy produkcji brazylijskiej wywołać może poważne na nim perturbacje. Brazylia bowiem, jako główny eksporter kawy zaspakaja więcej niż połowę zapotrzebowania światowego (9.6 mil. worków w ciągu pierwszych 9 miesięcy na ogólne zapotrzebowanie około 18 milionów worków); mogłaby sama pokryć całe zapotrzebowanie, gdyż jej zbiory w 1936/37 r. szacuje się na 25.6 milionów worków. Prawdopodobnie omawiane zarządzenia brazylijskie nie pozostaną bez wpływu i na zwyżkę frachtów na szlaku brazylijskim. Dotychczas bowiem w ciągu 4 miesięcy od początku sezonu kawowego t. j. od lipca do października rb. wywóz kawy z Brazylii spadł o 18% w porównaniu z takimże okresem r. ub., a wywóz z krajów konkurencyjnych zwiększył się o 19%.

ŚWIATOWA KONSUMCJA HERBATY.

Według statystyki międzynarodowej wywóz herbaty z krajów produkujących w okresie od kwietnia do lipca rb. wynosił 244.477 mil. lbs. wobec 248.142 mil. lbs. w tymże okresie r. ub. Wywóz w lipcu wynosił 80.886 mil. lbs. wobec 53.943 mil. lbs. w czerwcu oraz 79.992 mil. lbs. w lipcu 1936 r. Konsumcja światowa w okresie od kwietnia do lipca 1937 roku wyniosła 257.658 mil. lbs. wobec 262.355 mil. lbs. w tychże miesiącach r. ub. Konsumcję w lipcu rb. oblicza się na 65.875 mil. lbs. wobec 63.426 mil. lbs. w czerwcu i 66.986 mil. lbs. w lipcu 1936 r.

STANDARYZACJA ORZECHÓW I RODZYNEK W TURCJI.

Attache Handlowy Ambasady Tureckiej w Warszawie zawiadamia Izbę, że rodzynki i orzechy w łupinach i bez łupin, są obecnie w Turcji standaryzowane i podlegają b. ścisłej kontroli państwowej.

W sprawie wszelkich szczegółowych informacyj, dotyczących importu tych artykułów — mogą zainteresowani importerzy zwracać się bezpośrednio do naszego biura Ambasady w Warszawie, Nowy Świat 3 m. 10 — tel. 714,24.

TREŚĆ:

OD WYDAWNICTWA

Z okazji Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku składamy wszystkim prenumeratorom i sympatykom naszego pisma najlepsze życzenia pomyślności.

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 30 grudnia 1937 r. | NR 24

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Konwencje brukselskie dotyczące prawa morskiego

I. Konwencje brukselskie z 1924 i 1926 r., dotyczące prawa morskiego, stanowią trzon przyszłego ujednostajnionego prawa handlowego morskiego. Ich zasady stają się, jak niemiecki profesor prawa Wüstendorfer powiedział: „werdendes Weltrecht", czyli tworzy się z nich powszechne prawo całego świata. Dotychczas niżej podpisany omawiał na łamach Biuletynu 3 konwencje: 1) Konwencję z dnia 21 VII 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich (Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer); 2) Konwencję z 10 IV 1926 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących przywilejów i hipotek morskich (Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux provilèges et hypotèques maritimes); 3) Konwencję z dn. 24 VIII 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących konosamentu (Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement). Konwencje te tworzą pewną całość kodyfikacyjną wraz z konwencją z dnia 10 IV 1926 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących immunitetów statków państwowych (Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant l'immunité de navires d'Etat). Osobne miejsce pod względem kodyfikacyjnym zajmują dwie konwencje brukselskie z czasu przed wojną światową, a mianowicie: 1) Konwencja z dnia 23 IX 1910 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących zderzenia statków (Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matiere d'abordage); 2) Konwencja z dnia 23 IX 1910 o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących pomocy i ratowania w niebezpieczeństwie morskim (Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage). Obie konwencje stały się już przed wojną światową prawem obowiązującym. Będą one jeszcze przedmiotem omówienia na łamach Biuletynu.

Niniejszy artykuł zajmuje się nie omówioną jeszcze ostatnią konwencją spośród 4 konwencyj brukselskich z 1924 r. i 1926 r., a mianowicie konwencją z dnia 10 IV 1926 r. o immunitetach państwowych statków morskich, ogłoszoną w Dzienniku Ustaw nr 2 z 1937 r. pod poz. 17. Intencją tej konwencji jest ustalenie zasady, że statki państwowe, eksploatowane w celach handlowych, oraz ładunki i pasażerowie, przewożeni na takich statkach, powinny tak jak prywatne statki handlowe oraz ładunki i osoby przewożone na nich, podlegać w zakresie eksploatacji statku oraz przewozu ogólnym normom prawa cywilnego i handlowego, okręty zaś wojenne oraz inne statki państwowe, przeznaczone dla celów administracji państwowej, powinny w zakresie swego przeznaczenia być wyjęte spod działania tych norm. W pierwszej linii chodziło autorom konwencji o wyraźne ustalenie sytuacji prawnej państwowych statków han-

dlowych, w stosunku do których dochodzenie pretensji z tytułu eksploatacji i przewozu oraz przeprowadzenie egzekucji nastręczały i nastręczają trudności w praktyce, czy to wskutek przepisów ustawodawstw krajowych, czy też w związku z obowiązującą między państwami kurtuazją międzynarodową. Myśl tę wypowiedział na międzynarodowej konferencji prawa morskiego w Brukseli w roku 1922 Ludwik Franck, Prezydent Międzynarodowego Komitetu Morskiego (Comité Maritime International), (Protokóły konferencji Imprimerie Lesigne, Bruxelles, str. 165), ustalając, że istnieje różnica pomiędzy traktowaniem państwowych statków handlowych a okrętów wojennych.

Ludwik Franck, powołując się na uchwały Konferencji Londyńskiej powiedział: „Tout d'abord une distinction est établie entre le navire commercial et le navire de guerre. Pour la première catégorie on a dit qu'ils devaient être traités comme des navires d'armateurs privés; pour les autres on a admis qu'ils devaient être soumis au droit commun au point de vue de la responsabilité, mais que les actions eventuelles ne pouvaient se poursuivre que devant des tribunaux de l'Etat auquel le navire appartient".

W dziedzinie odpowiedzialności armatora z tytułu eksploatacji morskich statków handlowych wprowadziła brukselska konwencja z dnia 25 VIII 1924 r. o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich szereg zasadniczych norm, a przede wszystkim system odpowiedzialności, ograniczonej do wartości statku wraz z przynależnościami oraz frachtu, należnego z danej podróży. Spod działania konwencji postanowienie art. 13 konwencji wyjmuje okręty wojenne i statki, używane wyłącznie dla celów rządowych (à un service public), jednakże późniejsza konwencja z dnia 10 IV 1926 o immunitetach statków państwowych, uzupełniona dodatkowym protokółem z dnia 24 maja 1934 r. (Dz. U. R. P. nr 2 z 1937 r., poz. 17, 18), zmienia te postanowienia i przewiduje szereg przypadków odpowiedzialności takich statków i możność ograniczenia ich odpowiedzialności w myśl zasad konwencji z dnia 25 VIII 1924 r. O tych przypadkach będzie jeszcze mowa poniżej.

II. Konwencja o immunitetach statków państwowych wychodzi w art. 1 z tego założenia, że statki morskie, należące do państwa lub przez nie eksploatowane, ładunki, należące do niego, oraz ładunki i pasażerowie, przewożeni na takich statkach, należy, o ile chodzi o odpowiedzialność za pretensje, wynikające z eksploatacji statku, zwłaszcza z przewozu ładunków i pasażerów, traktować na równi ze statkami i ładunkami prywatnymi oraz pasażerami na statkach prywatnych (art. 1). Innymi słowy państwo, występujące jako armator, oraz jego interesanci (kontrahenci itd.), podlegają, o ile chodzi o eksploatację statku i przewóz tym samym ogólnym zasadom odpowiedzialności, co prywatny armator i jego interesanci. Zasadę równości państwa, będącego armatorem, i armatora prywatnego oraz ich interesantów z punktu widzenia prawnego wypowiada konwencja nie tylko pod względem materialno-prawnym, ale także pod względem prawa formalnego t. j., o ile chodzi o właściwość sądów i postępowanie procesowe oraz egzekucję (art. 2). Morskie statki handlowe, należące do państwa lub przez nie eksploatowane, oraz ładunki na takich statkach względnie ich właściciele mogą być zatem pociągnięte do odpowiedzialności z tytułu eksploatacji statku i przewozu na ogólnych zasadach prawa cywilnego i handlowego, w szczególności morskiego prawa handlowego, jak również mogą być przedmiotem zajęcia i egzekucji, przy czym stosuje się do nich to samo prawo materialne oraz postępowanie procesowe i egzekucyjne, co do prywatnych statków i ładunków. Jak widzimy, konwencja zrównała całkowicie, o ile chodzi o prawa i obowiązki, wynikające z eksploatacji morskiego statku handlowego i przewozu, sytuację prawną państwa-armatora i jego interesantów z sytuacją prawną armatora prywatnego i tegoż interesantów. Niewątpliwie jest to słuszny punkt widzenia, zwłaszcza, jeżeli chodzi o obecne czasy, gdy państwo z braku kapitału prywatnego i nierentowności żeglugi często samo występuje w roli przedsiębiorcy żeglugowego czyli przewoźnika. Z jakiej racji miałoby państwo jako armator ponosić przy eksploatacji statku handlowego mniejszą odpowiedzialność, niż armator prywatny? Nie byłoby to ani gospodarczo ani prawnie uzasadnione. Czynności obu są przecież identyczne.

Natomiast normom prywatno - prawnym, które się stosuje do eksploatacji statków handlowych, bądź prywatnych, bądź państwowych, zasadniczo nie podlegają według konwencji okręty wojenne, jachty państwowe, statki strażnicze, statki szpitalne, statki pomocnicze, statki dla zaopatrywania i inne statki, należące do państwa lub przez nie „eksploatowane" i przeznaczone w chwili powstania wierzytelności *wyłącznie dla celów rządowych,* a nie handlowych (art. 3 § 1). Jest to całkiem zrozumiałe, bo to nie są statki handlowe. Jeżeli więc statek, należący do powyższych kategoryj statków i stanowiący własność państwa lub eksploatowany przez państwo (exploité par l'Etat), jest przeznaczony (affecté) wyłącznie dla celów rządowych, wtedy państwo nie ponosi z tytułu używania go w tych celach odpowiedzialności materialnej, jaka istnieje przy eksploatacji statków handlowych. Dla uniknięcia wątpliwości co do określenia „bâtiment exploité par l'Etat" wyjaśnia protokół dodatkowy do konwencji w p. I, że do takich statków należy zaliczać statki, wynajęte przez państwo bądź na czas, bądź na podróż. W konsekwencji więc okręty

wojenne oraz inne statki, stanowiące własność państwa lub wynajęte przez nie i przeznaczone wyłącznie dla celów rządowych, nie mogą być pociągnięte do odpowiedzialności tak, jak statki handlowe, a tym samym *nie mogą być przedmiotem ani zajęcia, ani zatrzymania drogą zarządzenia sądu, ani też egzekucji.*

Jednakże konwencja przewiduje wyjątki od powyższego immunitetu okrętów wojennych i innych statków, będących własnością państwa lub eksploatowanych przez nie i przeznaczonych wyłącznie dla celów rządowych; są to wyjątki podyktowane względami słuszności. Mianowicie statki takie względnie państwo jako ich właściciel mogą być pociągnięte do odpowiedzialności na zasadach prawa cywilnego i morskiego w przypadkach roszczeń z tytułu:

1) zderzenia statków i innych wypadków nawigacyjnych, t. j. będących w związku z żeglugą statku (np. uszkodzenia znaków nawigacyjnych), a spowodowanych winą statku,

2) udzielenia pomocy, ratowania i awarii wspólnej,

3) umów o naprawę i zaopatrzenie statku, przy czym roszczeń tych można dochodzić przed właściwymi sądami państwa, będącego właścicielem statku lub eksploatującego statek, i ewentualnie uzyskać tytuł wykonawczy (art. 3). Ogólna zasada słuszności zwyciężyła tu, jeżeli chodzi o odpowiedzialność statku w tych przypadkach. W procesie o takie roszczenie (p. 1—3) państwo ma te same środki obrony, materialno-prawne i procesowe, które służą ogólnie stronie pozwanej według norm obowiązujących, w szczególności państwo może się powoływać na ograniczenie swej odpowiedzialności w myśl zasad, przyjętych w konwencji z dnia 21 VIII 1924 o ujednostajnieniu zasad, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich (art. 4), czyli na ograniczenie odpowiedzialności zasadniczo do wartości statku (bez przewoźnego, gdyż nie wchodzi ono w grę przy okrętach wojennych i innych statkach, używanych wyłącznie w celach rządowych). Gdyby, jak mówi art. 4 konwencji, wskutek braku odpowiednich przepisów w ustawodawstwach poszczególnych krajów nastręczały się pewne trudności przy korzystaniu przez okręty wojenne i inne państwowe statki, używane w celach wyłącznie rządowych, z ogólnych środków obrony, które daje prawo, przedawnienia i ograniczenia odpowiedzialności, wtedy w celu usunięcia tych trudności zostanie zawarta specjalna konwencja. Takie bowiem trudności mogą istnieć. Jeżeli np. chodzi o ograniczenie odpowiedzialności takich statków w myśl zasad wspomnianej konwencji z dnia 21 VIII 1924 r., to przy tego rodzaju statkach może być wątpliwe, według jakich reguł ma być pomierzana pojemność (tonaż) statku, miarodajna dla określenia sumy odpowiedzialności, do wysokości której statek odpowiada (art. 1 ust. 2, art. 11 konwencji z dnia 21 VIII 1924 r.) Przy takich statkach może być uzasadniony inny sposób pomierzania, niż ten, który jest praktykowany przy statkach handlowych.

Szczególnie realizacja zasady ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich (do wartości statku i frachtu z danej podróży), przyjętej w konwencji z dnia 21 VIII 1924 r. o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich, może napotkać u nas jak i w innych krajach na trudności procedurale wskutek braku odpowiednich przepisów w ustawodawstwie, któreby mogły mieć zastosowanie do okrętów wojennych i innych statków państwowych, używanych wyłącznie w celach rządowych. Problemat ten, w szczególności, o ile chodzi o procedurę podziału sumy, do której odpowiedzialność się ogranicza, istnieje jednak przy dzisiejszym stanie naszego ustawodawstwa także w odniesieniu do morskich statków *handlowych* w ogólności i wymaga specjalnego uregulowania drogą ustawy. Będzie go musiało rozwiązać przyszłe polskie prawo morskie.

Taką samą (wspomnianą powyżej) sytuację prawną pod względem prawa materialnego i procesowego, jak okręty wojenne i inne statki, używane przez państwo wyłącznie w celach rządowych, posiadają według omawianej konwencji o immunitetach statków państwowych, o ile chodzi o odpowiedzialność, *ładunki*, należące do państwa i przewożone na pokładzie takich okrętów i statków. Charakter bowiem statku i ładunku, znajdującego się na nim, jest ten sam, mianowicie państwowy (art. 3 § 2).

W nieco innej sytuacji prawnej znajdują się według konwencji (art. 3 § 3) *ładunki* należące do państwa, przewożone na statkach *handlowych* w celach *rządowych*, czyli w celach związanych z administracją państwową. *Ładunki takie zasadniczo również nie podlegają zajęciu i egzekucji.* Jednakże w stosunku do nich względnie ich właściciela, t. j. państwa, konwencja dopuszcza skargi, oparte na zasadach prawa cywilnego i morskiego, gdy chodzi o roszczenia w związku ze zderzeniem statków i innymi wypadkami nawigacyjnymi, z tytułu udzielenia pomocy i ratunku oraz awarii wspólnej, jako też z tytułu umów, dotyczących samego ładunku (np. z tytułu umowy przewozu ładunku państwowego na statku prywatnym). Właściwość sądu do rozstrzygania takich roszczeń normuje się w tych przypadkach na tych samych zasadach, jak w analogicznych przypadkach przy ładunkach *prywatnych* (art. 3 § 3).

Celem ułatwienia przeprowadzenia dowodu co do charakteru statku i ładunku rządowego, art. 5 konwencji postanawia, że za-

świadczenie, podpisane przez przedstawiciela dyplomatycznego państwa, do którego statek lub ładunek należą, wystarcza jako dowód co do charakteru statku względnie ładunku, aby uzyskać uchylenie sądownie nakazanego zajęcia lub zatrzymania (art. 5).

W konwencji jest przewidziana możność zabezpieczenia tajemnicy państwowej, mianowicie na wypadek, jeżeli w ewentualnym postępowaniu sądowym dowody i dokumenty nie mogą być przedstawione bez narażenia interesów państwa: wtedy rząd danego państwa będzie miał prawo odmówić przedstawienia dowodów i dokumentów, powołując się na ochronę interesów państwowych (§ VI dodatkowego protokółu).

Na wypadek wojny art. 7 konwencji przewiduje możność zawieszenia stosowania konwencji przez każde z państw kontraktujących w tym sensie, że w żadnym przypadku statki, należące do niego lub przez nie eksploatowane (w szczególności statki handlowe) ani też ładunki, należące do niego, nie mogą być zajęte zarządzeniem sądów *obcych,* jednakże wierzyciel będzie miał prawo dochodzić swych praw przed sądem, właściwym według powyżej wspomnianych zasad właściwości sądowej, zależnie od charakteru statku względnie ładunku, a mianowicie zależnie od tego, czy chodzi o statek handlowy, czy okręt wojenny i inny statek państwowy, przeznaczony dla celów rządowych, czy też ładunek na takich statkach. Zawieszenie konwencji następuje drogą notyfikacji innym państwom (art. 7).

Postanowienia konwencji nie mogą na wypadek wojny naruszać praw i obowiązków, wynikających z neutralności, np. prawa zatrzymania statku państwa wojującego, który narusza prawo neutralności przez bezprawne przebywanie w porcie neutralnym (art. 8).

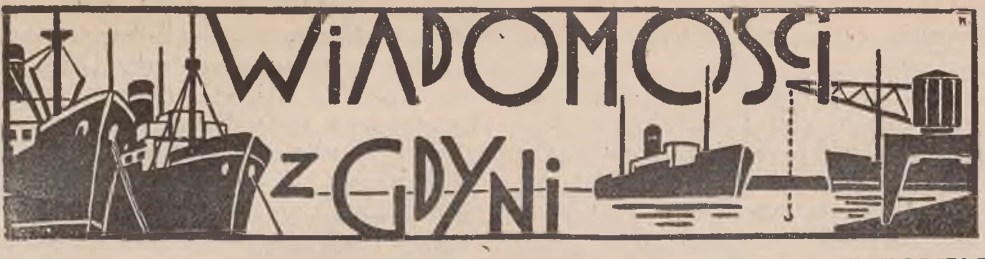
Artykuł niniejszy zamyka cykl artykułów podpisanego autora, dotyczących brukselskich konwencyj prawa morskiego z 1924 i 1926 r. (porównaj artykuły w Biuletynie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, nr 21, 24. 28, 32 z 1936 r., nr 5 z 1937 r.) Wszystkie 4 konwencje (o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich, przywilejach i hipotekach morskich, zasadach konosamentu i immunitetach statków państwowych) zostały przez Polskę ratyfikowane i są w Dzienniku Ustaw ogłoszone (Dz. U. R. P. nr 2 i 33 z 1937 roku).

Powstaje kwestia, czy powyższe konwencje z roku 1924 i 1926 zmieniły prawo morskie 4 księgi kodeksu handlowego z 1897 r. (H. G. B.) Aby na to odpowiedzieć, trzeba stanowisko zająć co do kwestii, czy konwencja międzynarodowa, należycie ratyfikowana, staje się prawem obowiązującym i czy tylko w stosunkach z zagranicą, czy też wewnątrz kraju. Judykatura Sądu Najwyższego nie jest pod tym względem jednolita. W większości wypadków Sąd Najwyższy stanął na stanowisku, że konwencja międzynarodowa przez ratyfikację i ogłoszenie w Dzienniku Ustaw staje się prawem obowiązującym nie tylko na zewnątrz, ale także i na wewnątrz. Są jednakże także wyroki Sądu Najwyższego, zajmujące stanowisko przeciwne. Zdaniem niżej podpisanego na omawianą kwestię nie ma generalnej odpowiedzi, tylko należy ją badać w każdym poszczególnym przypadku. Jeżeli mianowicie konwencja zawiera tylko *zobowiązania państw kontraktujących,* to z chwilą jej ratyfikacji i ogłoszenia w Dzienniku Ustaw działa ona tylko na zewnątrz, gdyż dotyczy tylko stosunku Państwa Polskiego do innych państw. Inaczej się sprawa przedstawia, jeżeli konwencja zawiera *zasady prawa materialnego i formalnego,* które dotyczą *ogółu obywateli,* jak wspomniane 4 konwencje. Weźmy np. pod uwagę konwencję z 1924 r. o zasadach konosamentu. W konwencji tej ustalone są normy, dotyczące odpowiedzialności przewoźnika morskiego w przypadku wystawienia konosamentu, czyli normy prawa materialnego. Jeżeli konwencja międzynarodowa, zawierająca prawo materialne, lub formalne nie zawiera ani w swej treści, ani w protokóle podpisania zastrzeżenia, że państwa obowiązane są wprowadzić zasady konwencji w drodze legislacyjnej czyli osobnym aktem legislacyjnym do swych ustawodawstw wewnętrznych, to przez ratyfikację i ogłoszenie konwencji *w Dzienniku Ustaw,* normy prawa materialnego i formalnego, zawarte w konwencji, nie tylko stają się prawem obowiązującym na zewnątrz, ale także i w stosunkach wewnętrznych Państwa Polskiego. Ponieważ wspomniane 4 konwencje nie zawierają zastrzeżenia wprowadzenia ich zasad osobnym aktem legislacyjnym do ustawodawstw poszczególnych państw, przeto przez ratyfikację i ogłoszenie *w Dzienniku Ustaw* stały się one, o ile zawierają przepisy prawa materialnego i formalnego, nie tylko prawem w stosunkach zewnętrznych, ale także stały się *polską ustawą wewnętrzną.*

W konsekwencji takiego stanowiska musimy dojść do wniosku, że wspomniane 4 konwencje zmieniły w tych materiach, których dotyczą, prawo morskie 4 księgi kodeksu handlowego z dnia 10 maja 1897 r. (HGB).

Omawiana kwestia ma praktyczne znaczenie dla naszej żeglugi handlowej, w szczególności, o ile chodzi o konwencję o zasadach konosamentu, która zawiera *wiążące* normy, dotyczące odpowiedzialności przewoźnika morskiego. Ze względu na doniosłość wszystkich 4 konwencyj dla obrotu morskiego rozpowszechnienie i dalsze pogłębienie wiedzy, odnoszącej się do nich, jest pożądane. Wszelkie publikacje w tej materii powinny znaleźć poparcie sfer zainteresowanych.

Dr Władysław Sowiński.



POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI PODATKOWEJ.

Dnia 15 grudnia odbyło się w Izbie pod przewodnictwem Radcy p. Alojzego Melerskiego posiedzenie izbowej Komisji Podatkowej. W posiedzeniu tym ze względu na wagę spraw, będących przedmiotem obrad wzięli udział liczni Radcowie Izby. członkowie wspomnianej Komisji.

Pierwszą sprawą, nad którą obradowała Komisja, był projekt noweli do ustawy o państwowym podatku dochodowym. Projekt ten m. in. przewiduje zniesienie t. zw. podwójnego opodatkowania dochodów z udziałów osób prawnych oraz wprowadzenie zryczałtowania podatku dochodowego dla drobnych płatników. Komisja ustosunkowała się do projektowanej nowelizacji na ogół pozytywnie, wypowiadając się jednak przeciw łączeniu ryczałtu, ustalonego w odniesieniu do państwowego podatku przemysłowego z projektowanym ryczałtowaniem państwowego podatku dochodowego.

W dalszym ciągu Komisja Podatkowa zaznajomiła się z projektem nowelizacji ustawy o opłatach stemplowych i, stwierdziwszy, że cały szereg projektowanych zmian w tej ustawie oraz uzupełnień może przyczynić się jedynie do wprowadzenia komplikacyj w tych opłatach już obecnie dosyć zawiłych jak również przyczynić się do dalszego obciążenia obrotów gospodarczych, wypowiedziała się kategorycznie przeciw rozpatrywanemu projektowi.

Wreszcie Komisja Podatkowa zajęła się ustaleniem kilku uzansów dla celów podatkowych w zakresie określenia pojęcia partii, co ważnym jest dla wyznaczenia kategorii wykupywanych w handlu świadectw przem. Rozpatrując zagadnienie partii w handlu rybami, Komisja przyjęła za kryterium obroty, nie zaś ilość. Tak więc zdaniem Komisji przedsiębiorstwa, uprawiające handel rybami, obowiązane są do wykupywania świadectw I. kategorii w tym wypadku o ile ich obrót roczny wynosi 500.000 zł i wyżej. W odniesieniu do lnu Komisja ustaliła pojęcie partii 30 ton, zaś w odniesieniu do bawełny 10 ton, pod warunkiem, że większość transakcyj danej firmy zawierana jest właśnie w takich a nie mniejszych ilościach tych towarów.

Również dla celów podatkowych Komisja ustaliła charakter czynności ładowania akumulatorów w przedsiębiorstwach handlowych i przemysłowych.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 22 grudnia odbyło się pod przewodnictwem Radcy Izby p. J. Rummla posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej. Podczas tego posiedzenia Komisja omówiła szczegółowo sytuację w porcie gdyńskim na tle wzrastających obrotów portowych oraz podkreśliła konieczność dostosowania portu gdyńskiego pod względem inwestycyj do oczekujących go już w najbliższej przyszłości zadań. W związku z tym Komisja ustaliła wytyczne dla memoriału, który Izba tym sprawom ma poświęcić. Komisja ustaliła również listę kandydatów na ławników do Izb Morskich i rozpatrzyła kilka podań o zaprzysiężenie na rzeczoznawców izbowych. Wreszcie Komisja powołała specjalną Komisję znawców ryb i przetworów rybnych dla orzekania o przydatności do konsumcji i przerobu.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LISTOPADZIE.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem w listopadzie bież. roku 145.631,5 ton towarów, wobec 128.695.5 ton przewiezionych w listopadzie 1936 roku, oraz 115.200 t. z listopada 1935 roku, z czego widać, że nie tylko bezwzględny przyrost, ale i względny w stosunku do roku poprzedniego się zwiększył. Na eksport z ogólnych przewozów przypadło 94.569 t. (XI 1936: 90.212,5 ton), na import 41.137 ton (XI 1936: 35.738 t.), na przewozy w tranzycie morskim 718 t. i między portami obcymi 9.214,5 t. (XI 1936 obie te kategorie razem — 2.725 ton). Dotychczasowe więc proporcje przewozów wywozowych i przywozowych zostały dość dokładnie zachowane.

STATKI ŻEGLUGI POLSKIEJ S. A. przewiozły w miesiącu sprawozdawczym ogółem 83.380 t. towarów (XI 1936: 70.133 t, XI 1935: 67.294 t., przewozy więc tego towarzystwa w ostatnim roku szczególnie silnie wzrosły), w tym było ładunków eksportowych 47.747 t. (XI 1936: 39.194 t.), importowych 34.189 t. (XI 1936: 28.214 t.), w tranzycie morskim 718 t. i w przewozach między portami zagranicy 726 t. (XI 1936: obie kategorie razem 2.725 t.)

Linie Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły w listopadzie 37.063 t. towarów wobec 31.314 t. przewiezionych rok temu i 29.665 t. dwa lata temu, przewiezionych w okresie miesięcznym. Eksportowych ładunków na liniach tych prze-

wieziono 17.118 t., importowych 18.301 t., w tranzycie morskim 718 t., oraz między portami zagranicy — 726 t.

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 46.317 t. towarów (XI 1936: 38.819 t.), w tym w eksporcie 30.629 t., w imporcie 15.688 t. Na wywóz złożyły się przewozy: 24.274 t. węgla i 6.355 t. koksu, na przywóz — 13.551 t. rudy żelaznej oraz 2.037 t. tomasyny.

STATKI POLSKO - BRYTYJSKIEGO TOW. OKRĘTOWEGO zwiększyły swe przewozy okrągło o 10 procent: 10.139 t. wobec 9.291 t. w zeszłorocznym listopadzie, w tym 10.033 t. w kierunku Wysp Brytyjskich (XI 1936: 9.238 t.), oraz 106 t. w kierunku portu Havre (XI 1936: 53 t.) Ładunków eksportowych było 7.447 t. (XI 1936: 5.716 t.), importowych 2.692 t. (XI 1936: 3.575 t.), z czego wnioskować można o wyjątkowym nasileniu wywozu na statkach tej linii w tegorocznym listopadzie, przy równoczesnym osłabieniu przywozu. Co do kierunków eksportu, to do Londynu poszło 3.722 t., w tym 3.318 t. z Gdyni i 404 t. z Gdańska, do Hull 3.680 t., w tym z Gdyni 1.974 t., z Gdańska 1.706 t. Import z Londynu liczył 1.132 t., w tym 908 t. do Gdyni i 224 t. do Gdańska, import z Hull objął 1.499 t., w tym 1.289 t. do Gdyni i 210 t. do Gdańska.

STATKI TOWARZYSTWA GDYNIA—AMERYKA LINIE ŻEGL. S. A. przewiozły więcej pasażerów i mniej ładunku niż w listopadzie ubiegłego roku; przewieziono bowiem 1.886 pasażerów i 6.871 t. ładunku wobec 1.274 pasażerów i 7.097 t. ładunku, przewiezionych w listopadzie ub. roku. Liczby porównawcze w obu wypadkach nie obejmują ruchu pasażerów pomiędzy Kopenhagą a Ameryką Północną na statkach towarzystwa. Linia północno-amerykańska przewiozła 1.059 pasażerów i 3.889 t. towarów (XI 1936: 376 pasażerów i 5.390 t. towarów), linia południowo-amerykańska 827 pasażerów i 2.982 t. towarów (XI 1936: odjazd „Pułaskiego" z 898 pasaż. i 1.707 t. towarów). Ogółem w tym towarzystwie na ładunki eksportowe przypadło: 2.615 t. towarów, na importowe znacznie więcej, gdyż 4.256 t.

STATKI POLSKO-SKANDYNAWSKIEGO TOW. TRANSPORTOWEGO (POLSKAROB) przewiozły wszystkiego 45.241,5 t. węgla (XI 1936: 42.174,5 t.) i prócz tego zafrachtowane przez Polskarob w time charter 2 statki — łotewski i estoński przewiozły jeszcze dodatkowo 17.368 t., które jednak w ogólnym zestawieniu uwzględnione nie są. Z węgla przewiezionego na polskich statkach Polskarobu 36.753 t. przewieziono w eksporcie, przez Gdynię, natomiast 8.488,5 t. węgla przewieziono pomiędzy portami zagranicy.

Z węgla eksportowego poszło do Szwecji 19.005 t., do Norwegii 14.940 t., do Holandii — 2.808 t. Podróży wykonano z ładunkiem 16 i zawieziono węgiel do portów: Göteborg, Oslo, Slite — dwukrotnie. oraz po 1 razie do: Slemmestad, Limhamn, Trelleborg, Stavanger, Rotterdam, Aarhus, Svartvik, Tofte, Kopenhaga.

UZUPEŁNIENIE. Do sprawozdania o pracy polskiej floty handlowej w październiku 1937 r., podanego w numerze 22 „Biuletynu" z 30 XI, str. 13. Statki towarzystwa Gdynia—Ameryka—Linie Żeglugowe przewiozły w miesiącu sprawozdawczym 2.287 pasażerów oraz 6.531 t. ładunku, w tym na linii północno-amerykańskiej 1.356 pasażerów i 3.565 t. towarów, na linii południowo-amerykańskiej — 931 pasażerów i 2.966 t. towarów. Ładunków eksportowych było 3.563 ton, w tym 2.076 t. na linii północno-amerykańskiej i 1.487 t. na linii południowo-amerykańskiej, importowych ładunków było 2.968 t., w tym 1.489 t. na linii północno-amerykańskiej i 1.479 t. na linii południowo-amerykańskiej.

Z uwzględnieniem powyższych danych otrzymujemy dla ogólnych przewozów na statkach polskiej floty handlowej w październiku 152.073 t., w tym w eksporcie 101.269,5 t., w imporcie 42.764 t., oraz w przewozach między portami obcymi i w tranzycie morskim 8.039,5 ton.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W LISTOPADZIE BR.

W miesiącu listopadzie urządzenia przeładunkowe portu przepracowały 16.963 godzin 25 minut z zużyciem prądu 128.390 kWh i przeładowały 226.497 ton towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy

w bieżącym roku	137
w ubiegłym roku	120%
przyrost zatem wynosi	17%

KURSY JĘZYKA WŁOSKIEGO W GDYNI.

Komitet Polonia — Italia organizuje począwszy od dnia 7 stycznia 1938 r. kursy języka włoskiego:

Kurs dla początkujących — we wtorki i piątki od godz. 18,00—19,00.

Kurs dla zaawansowanych — we wtorki i piątki od godz. 19,00—20,00.

Kursy prowadzić będzie p. Carlo Massolo.

Opłaty: za kurs elementarny — zł 10,— miesięcznie; za kurs średni — zł 10,— miesięcznie.

Zgłoszenia przyjmuje Sekretarz Komitetu telefonicznie (tel. 19-16) codziennie między godziną 9,00—14,00 lub osobiście w lokalu Komitetu w dniu rozpoczęcia kursów, t. j. dnia 7 stycznia 1938 r. od godz. 18.00—20.00.

OFIARA IZBY NA POMOC ZIMOWĄ ZAMIAST ŻYCZEŃ ŚWIĄTECZNYCH.

Izba nasza wpłaciła na rzecz Pomocy Zimowej pięćdziesiąt złotych zamiast życzeń świątecznych i noworocznych od Izby.

WIADOMOŚCI MORSKIE

MIĘDZYNARODOWE POROZUMIENIE ARMATORÓW.

Jednym ze skutków kryzysu w żegludze jest międzynarodowa współpraca armatorów mająca na celu utrzymanie minimalnej rentowności posiadanego tonażu. m. in. przez ustalenie wysokości stawek frachtowych. Obecny spadek stawek frachtowych i obawa dalszej obniżki sprawiły, że kwestia współpracy stała się ponownie bardzo aktualną. Ostatni przedstawiciele skandynawskich związków armatorów na posiedzeniu w Kopenhadze przedyskutowali plan minimalnych stawek ustalony przez Brytyjski Administracyjny Komitet Trampowy. Poszczególne państwa zajęły stanowisko do dyskutowanego planu minimalnych stawek i obecnie już na ogólnomiędzynarodowym zjeździe — 17 bm. w Londynie przyłączyły się do planu ustalonego przez Brytyjski Administracyjny Komitet Trampowy.

TONAŻ ŚWIATOWY.

Według sprawozdania Lloyds Register of Shipping za okres lipiec 1936 r. — czerwiec 1937 r. położenie żeglugi znacznie się poprawiło.

Nastąpiła przede wszystkim znaczna zwyżka frachtów, co w konsekwencji wpłynęło na podniesienie ceny statków i na zatrudnienie statków uwiązanych w czasie poprzedniego kryzysu. Silniejszemu rozbudowaniu flot stanęły na przeszkodzie zbyt wysokie koszty budowy, spowodowane po części brakiem materiału, a w ogóle zbyt raptownym wzrostem popytu na nowy tonaż. W okresie sprawozdawczym zamówiono 654 statki pojemności 2,2 mil. TRB (w tym 354 statki pojemności 1,15 mil. TRB na stoczniach Wielkiej Brytanii i Irlandii): przeznaczono na złom 460 statków pojemności 699.847 ton, a zginęło w katastrofach 482 tys. ton; razem ubyło tonażu 1.476 tys. ton. Światowy tonaż wynosił zatem przy końcu okresu sprawozdawczego 31.183 statków pojemności 66.286.024 TRB, wobec 30.923 statków pojemności 65.063 643 TRB w okresie poprzednim.

BUDOWA STATKÓW W NIEMCZECH.

Zatrudnienie stoczni niemieckich wzrastało w latach 1933 — 1937 (stan na 1 października) następująco: 30.300 ton zarejestrowanych btto, 120.816—268.340, 424.264 i 383.468 odpow. Ostatnia liczba wykazuje pewien spadek, wynikający po części z braku stali okrętowej na wszystkich zresztą rynkach. Obraz zatrudnienia stoczni należy uzupełnić danymi o stanie zamówień. Zamówienia wynosiły 1 października 1933 r. tyleż ton co budowano wówczas, tj. 30.300 ton rejestr. btto, zaś 1 października 1936 r. już 668.641 ton, a 1 lipca 1937 r. — 1.163.407 ton, następnie jednak na 1 października wykazują pewien spadek — 109.072 ton, wynikający po części z tego powodu, że stocznie nie mogą wykańczać zamówień wcześniej niż za 3 — 4 lata.

Z ostatniej liczby zamówień na niemieckie towarzystwa żeglugowe przypada 223 statki pojemności 488.998 TRB, a na zagraniczne 92 statki pojemn. 601.728 TRB; te ostatnie zagraniczne zamówienia stawiają niemieckie stocznie na pierwszym miejscu, które przedtem zajmowane było przez stocznie angielskie.

Podkreślić należy, że z ogólnej liczby zamówień na statki motorowe (873 tys. ton) przypada cztery razy więcej niż na parowce (218 tys. ton).

Najwięcej zamówień ma Deutsche Werft, Hamburg (305 tys. ton), następnie idą kolejno Bremer Vulkan (192 tys. ton), Deschimag (101 tys. ton), F. Schichau GmbH. (85 tys. ton), Blom & Voss, Hamburg (84 tys. ton), Howaldtswerke (70 tys. ton), Neptun Werft Rostock (54 tys. ton), Freusburger Schiffbau (46 tys. ton), Fr. Krup Germaniawerft — Kilonia (38 tys. ton).

OSOBLIWA SYTUACJA MARYNARKI ESTOŃSKIEJ.

Estońska flota handlowa, która w ostatnich latach bardzo szybko się powiększała, będąc typową flotą statków-trampów, w roku bież. już przestała się zwiększać i prawdopodobnie zacznie się zmniejszać. Głównym atutem bandery estońskiej były niskie płace załóg estońskich, co jednak i nadal pozostaje bez zmiany; koniunktura w żegludze jeszcze trwa, więc nie z tej strony należy szukać wytłumaczenia dziwnego faktu zahamowania rozwoju floty handlowej Estonii.

Armatorzy estońscy pragną wykorzystać istniejący popyt na stary tonaż i tu leży klucz rozwiązania zagadki. Estońska flota składa się bowiem z samych starych statków, których pływanie pod banderami droższymi już się nie kalkulowało. Tylko 22 procent tego taboru okrętowego jest wiekiem młodsze niż 20 lat, natomiast 19 procent floty estońskiej liczy ponad 40 lat wieku.

Nic dziwnego jeśli korzystając z wyjątkowej koniunktury na stary tonaż (ceny już się zaczynają chwiać i nawet spadają) żegluga estońska pragnie się wyzbyć starego tonażu, zastępując go równocześnie w miarę możliwości nowszym i droższym, co wywoła zapewne przejściowe kurczenie się tonażu, przy równoczesnym zapoczątkowaniu jego odmłodzenia.

DUŻE ZAROBKI NORWESKIEJ ŻEGLUGI.

W ostatnim roku sprawozdawczym, zazwyczaj liczonym od 1 VII do 1 VII, a więc w roku 1936/37 norweskie przedsiębiorstwa że-

glugowe wykazały rekordowe zyski i nawet takie przedsiębiorstwa, które nie odznaczały się wysokimi dywidendami, przewyższyły swe dywidendy z lat poprzednich bardzo znacznie. Największy wzrost i równocześnie najwyższą stawkę dywidendy wypłaciło armatorstwo A. S. Luksefjell w Oslo, które wyznaczyło za rok 1936/37 30-procentową dywidendę. wobec 8-procentowej za rok poprzedni.

NORWESKIE PROBLEMY BUDOWY STATKÓW.

Na niedawno odbytym posiedzeniu Związku Norweskich Armatorów dyskutowana była kwestia, jaki jest udział stoczni norweskich w budowie floty krajowej. Przypuszczano dotychczas, że udział ten wynosi 10%, okazało się jednak po bliższym zbadaniu, że od czasu wojny, tj. kiedy flota norweska powiększyła się o 1.045 nowych jednostek pojemności 5 mil. ton brutto, stocznie norweskie zbudowały z tej liczby 39% statków i 12% tonażu. Dla wyjaśnienia tych liczb trzeba dodać, że granica maksymalnego zatrudnienia stoczni zależy nie tyle od wielkości statku ile od liczby budowanych statków. i że dla budowy np. statku 10 tys. ton potrzeba tylko 2 razy więcej robotników niż dla statku 4 razy mniejszego, czyli 2,5 tys. ton. Z zestawienia z jednej strony zamówień w stoczniach na budowę nowych statków, a z drugiej na reparacje statków wynika, że w latach 1927/1935 zamówienia nowych statków wynosiły od 1.68 mil. kor. (lata 1927 i 1928) do 8,12 mil. kor. w 1935 r. (w r. 1930 — 14,56 wyjątkowo), natomiast zamówienia na reparacje od 15.60 mil. kor. (1931 r.) do 33.60 mil. kor. (1929 r.) Znacznie większe zatrudnienie stoczni reparacjami tłumaczy się tym, że w czasie niekorzystnych stawek frachtowych armatorzy woleli wycofać statki z deficytowej niekiedy pracy przewozowej i przeprowadzać gruntowniejszy remont.

JAK STANY ZJEDNOCZONE POPIERAJA BEZPOŚREDNIE LINIE OKRĘTOWE.

Zarząd Ceł St. Zj. A. P. urzędowo wyjaśnia, że masło duńskie nie nadchodzace bezpośrednio płaci cła 17 i pół centa za funt. natomiast kierowane do Stanów bez przeładunku płaci zwykłą stawkę celną — 14 centów za funt. Zarządzenie to godzi głównie w partie sprowadzane za pośrednictwem World Butter Exchange w Londynie, — pozytywną jego stroną jest popieranie dalekich bezpośrednich połączeń Stanów Zjednoczonych z portami Bałtyku.

DUŃSKI WSKAŹNIK FRACHTOWY.

Opracowany na podstawie raportów Towarzystw Żeglugowych duński wskaźnik stawek frachtowych wykazuje spadek z 207,7 we wrześniu na 199.5 w październiku rb. przy podstawie rok 1931 = 100. Jest to pierwszy spadek po zwyżce w ostatnich czasach, który w listopadzie zaakcentował się jeszcze bardziej, wskaźnik bowiem w tym miesiącu wynosi 176,2.

ZNACZNE ZWIĘKSZENIE RUCHU TOWAROWEGO W TRZECH NAJWIĘKSZYCH PORTACH KONTYNENTU EUROPY.

Statystyka za 9 pierwszych miesięcy rb. w porównaniu z odpowiednim okresem poprzedniego roku daje już wyraźną miarę wzrostu ruchu w Rotterdamie, Antwerpii i Hamburgu, — trzech największych portach kontynentu Europy. W tym okresie obrót towarowy Rotterdamu wyniósł 29,7 mil. ton, wobec 23,7 mil. ton w roku ubiegłym, Antwerpii 19.1 wobec 16,7 i Hamburga 18,6 mil. ton, wobec 16.2 mil. ton w roku ubiegłym. Zaznaczyć należy, że Rotterdam jest w znacznie większej mierze portem masowych towarów, aniżeli Antwerpia i Hamburg, nie ulega jednakże wątpliwości, że Rotterdam znów „wyrwał się" daleko naprzód.

O JESZCZE WIĘKSZE TRANSATLANTYKI.

W Instytucie Morskich Inżynierów w Anglii wygłosili znani konstruktorzy P. de Malglaive i A. C. Hardy odczyt na temat możliwości budowy jeszcze większych statków transoceanicznych niż „Queen Mary" i „Normandie". Te ostatnie przy długości kadłuba 1000 stóp rozwijają swobodnie szybkość 30-węzłową. Nowe statki miałyby długość o 100 stóp większą i szybkość ich sięgałaby 35—37 węzłów. Zwiększanie długości statku. a równocześnie ich szybkości według koreferentów, doprowadza stopniowo, ich zdaniem, do całkowitej niemal niezależności od pogody i stanu morza. Tak uniezależniony od wpływu pogody, wygodny, zapewniający swobodę i rozrywki pasażerom swym statek, z przystosowaniem nawet do najdalej idących indywidualnych ich wymagań, zawsze będzie miał swoją rację bytu, i będzie mógł skutecznie rywalizować z zaczynającą się powoli rozwijać transoceaniczną komunikacją na płatowcach.

NOWY PLAN UŁATWIENIA PÓŁNOCNEJ DROGI MORSKIEJ.

Północna droga morska dookoła Azji, jak się okazuje, przy obecnym stanie środków nawigacyjnych nie może być dostępna regularnej żegludze nawet w kilkutygodniowym okresie słabego letniego lodu. Sowiety budują wprawdzie trzy specjalne łamacze lodu i dwa szczególnie mocno skonstruowane parowce dla tej drogi, sukces jednakże tych usiłowań pozostaje mocno wątpliwy.

Toteż bardzo ciekawie przedstawiają się materiały zebrane przez ekspedycję sowieckiego Arktycznego Instytutu na półwyspie Tajmyr. Ten półwysep, będący daleko ku północy wysuniętą częścią Syberii stwarza główne przeszkody dla nawigacji. gdyż w położo-

nej ku północy od półwyspu cieśninie Wilkickiego, zapchanej przeważnie nawet latem przez ciężki lód, tkwi najtrudniejszy szkopuł tej drogi. Projektowane więc jest poprowadzenie kanału poprzez południowy Tajmyr pomiędzy rzekami Awam i Tagenar, co pozwoli na omijanie cieśniny Wilkickiego w wypadkach, gdy jest ona nie do przebycia.

Również dla ekonomicznej eksploatacji obwodu Tajmyru, obfitującego w zasoby minerałów, puszniny i ryb, nowa droga posiadałaby doniosłe znaczenie. Budowa drogi wodnej dla statków morskich stwarza jednakże konieczność zastosowania od razu dużych jej poprzecznych wymiarów, co opłaciłoby się tylko w razie, gdyby z całą pewnością twierdzić można było, że na pozostałych odcinkach morskiej drogi północnej trudności z powodu lodu będą pokonane, na co jednak jeszcze nie można dać pozytywnej odpowiedzi.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

REJESTR EKSPORTERÓW SZMAT.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządzeniem z dnia 13 grudnia 1937 wprowadziło specjalny rejestr eksporterów szmat, skrawków tkanin, materii i wyrobów dzianych. — Wspomniany rejestr dotyczy eksporterów korzystających z zaświadczeń na wolny od cła wywóz tych artykułów. Rejestr prowadzony będzie przez Państwowy Instytut Eksportowy.

Celem wpisania do wymienionego rejestru zainteresowani eksporterzy winni złożyć za pośrednictwem Związku Izb P. H. podanie z 1) uwierzytelnionym odpisem świadectwa przemysłowego przynajmniej II kategorii handlowej lub VI przemysłowej na dany rok bieżący, 2) zaświadczeniem o prowadzeniu ksiąg handlowych, 3) zaświadczeniem terytorialnie właściwej Izby o kwalifikacjach firmy.

Jednocześnie Ministerstwo komunikuje, że z dniem 1 stycznia 1938 z zaświadczeń na wolny wywóz wymienionych wyżej artykułów korzystać będą jedynie firmy wpisane do powyższego rejestru.

Pismem z dnia 7 grudnia Ministerstwo ustaliło opłaty pobierane przez Izby od wydawanych zaświadczeń na 2‰ (dwa pro mille) ad valorem z tym, że opłaty te nie mogą przewyższać zł 15 od 1 wagonu. Minimalna opłata wynosi zł 3 od wagonu.

WYWÓZ MĄKI PSZENNEJ.

W dniu 22 XII 1937 r. Ministerstwo Przemysłu i Handlu uruchomiło kontyngent wywozowy na 5.000 ton mąki pszennej pośledniej (o zawartości popiołu po spaleniu ponad 0,8% do 2%). Pozwolenia wywozu wydawać będzie Związek Eksporterów Zboża R. P. w Poznaniu — na podstawie oryginalnych kontraktów sprzedażnych zawartych przez Polskie Biuro Eksportu Zboża w Gdańsku.

FINANSOWANIE WYWOZU TURECKIEGO.

Na mocy decyzji rządu Turecki Bank Centralny został upoważniony do bezprocentowego finansowania eksportu do krajów clearingowych, posiadających dodatnie saldo handlowe w stosunku do Turcji. Akcja Banku Centralnego będzie polegała na dokonywaniu wypłat eksporterom przed załatwieniem koniecznych formalności clearingowych, jak otrzymanie poprzednio polecenia wypłaty i egzemplarza „B" świadectwa pochodzenia.

Jak z powyższego wynika, rola Banku Centralnego ograniczona jest do dysponowania sumami krajów wierzycielskich w clearingu dla prowizorycznego regulowania należności za eksport do tych krajów.

WYMIANA TOWAROWA POMIĘDZY POLSKĄ A PORTUGALIĄ.

Opracowane dopiero ostatnio dane statystyczne portugalskie za rok 1936, obrazują następujące cyfry importu towarów z Polski do Portugalii:

1932 r.	5.410.800 Esk.	(1.279.200 zł)
1933 r.	5.560.000 Esk.	(1.314.600 zł)
1934 r.	8.955.200 Esk.	(2.117.000 zł)
1935 r.	10.626.800 Esk.	(2.512.200 zł)
1936 r.	23.170.900 Esk.	(5.477.700 zł)

Udział Polski w procentach w stosunku do całego importu portugalskiego przedstawia się następująco:

1932 r. — 0,32%
1933 r. — 0,29%
1934 r. — 0,46%
1935 r. — 0,46%
1936 r. — 1,16%

Cyfry importu polskiego do Portugalii wykazują więc stały i równomierny za ostatnie cztery lata wzrost, a zwłaszcza w roku 1936.

Na zwyżkę importu z Polski w r. 1936 złożyły się głównie podane poniżej artykuły, które bądź zwiększyły swój import, bądź po raz pierwszy ukazały się na portugalskim rynku:

	1935 r.	1936 r.	1937 r.
		w tonach	
Szmaty wełniane	—	1,2	1,2
Dziegieć i smoła	193,3	203,7	10,1
Drzewo nieobrobione	9.191,3	11.485,7	2.334,4
Węgiel, antracyt, koks	2.032,0	3.295,0	1.263,0
Żelazo w sztabach, drut	736,3	3.643,0	2.886,7

Cynk	1,3	13,9	12,6
Biel cynkowa	78,0	138,0	60,0
Siarczan amonu	—	3.630,0	3.530,0
Zboże	—	30,0	30,0
Mąka pszenna	27,0	44,7	17,7
Fasola	42,0	238,9	196,9
Cukier	—	737,7	737,7
Maszyny obrab. przem.	71,4	94,1	12,7
Materiał kolejowy	—	3,1	3,1
Patyczki do zapałek	419,9	766,2	346,3
Wyroby z drzewa	34,4	174,2	139,8
Zabawki	0,0	0,0	0,0
Szpagat	1,3	2,3	1,0
„Etuis“ wszelkie	—	0,0	0,0
Ziemniaki do sadzenia	1.043,2	3.043,8	2.000,6
		w eskudach	
Szmaty wełniane	—	5.200	5.200
Dziegieć i smoła	198.200	245.400	47.200
Drzewo nieobrobione	4.987.400	6.685.500	1.698.100
Węgiel, antracyt, koks	222.600	467.500	224.900
Żelazo w sztabach, drut	819.200	3.911.000	3.091.800
Cynk	4.600	22.000	17.400
Biel cynkowa	180.600	319.800	139.200
Siarczan amonu	—	3.947.500	3.947.500
Zboże	—	20.400	20.400
Mąka pszenna	27.000	36.500	9.500
Fasola	49.000	278.500	228.700
Cukier	—	893.500	893.500
Maszyny obr. przem.	484.100	828.300	344.200
Materiał kolejowy	—	108.000	108.000
Patyczki do zapałek	1.191.700	2.211.600	1.019.900
Wyroby z drzewa	229.900	373.200	143.300
Zabawki	200	2.800	2.600
Szpagat	14.800	28.800	14.000
„Etuis“ wszelkie	—	24.000	24.000
Ziemniaki do sadzenia	617.500	1.781.600	1.164.100

Największy wzrost importu wykazały: żelazo, drzewo nieobrobione, ziemniaki-sadzeniaki, patyczki do zapałek, fasola, maszyny, wyroby z drzewa i biel cynkowa. Poza tym po raz pierwszy ukazały się na rynku portugalskim siarczan amonu i cukier, które od razu zajęły poważne miejsce w imporcie z Polski.

Prócz tego zanotować można próby wprowadzenia na rynek portugalski kilku innych towarów, jak szmaty wełniane, zboże, materiał kolejowy i wyroby skórzane galanteryjne.

Dalszy wzrost naszego eksportu artykułów już wprowadzonych nie napotyka w Portugalii na żadne trudności w rodzaju kontyngentów lub ograniczeń walutowych i zależy jedynie od naszego kupiectwa i handlowych w sensie zachodnio-europejskim metod opracowywania rynku, którego pojemność jest znaczna i powinna być przez eksport polski wykorzystana. Portugalia konsumuje rocznie około 120 ton szmat, 600 ton dziegciu, 3.000 m^3 klepek, 30.000 ton drzewa surowego, 1.000.000 ton węgla, koksu i antracytu, 130.000 ton żelaza w sztabach, 450 ton bieli cynkowej, 33.000 ton siarczanu amonu, 3.200 ton mąki pszennej, 2.800 ton fasoli, 11.000 ton ziemniaków, 6.000 ton maszyn, 1.400 ton materiału kolejowego.

Pierwsze miejsce jako dostawca do Portugalii zajmuje Anglia, następnie w kolejności idą Niemcy, Stany Zjednoczone, Belgia, Francja i Holandia, Polska zajmuje dopiero 25 miejsce na czterdzieści państw eksportujących do Portugalii.

Rynek portugalski nie jest jeszcze dostatecznie wykorzystany przez nasz eksport, a ostateczne zniesienie przez rząd portugalski wszelkich ograniczeń walutowych, związanie ścisłe waluty portugalskiej z angielską (relacja ustawowo zastrzeżona 110.— Esk. za jeden funt angielski), nieistnienie jakichkolwiek ograniczeń importowych, jak kontyngenty etc., czyni zeń, przy obecnych warunkach wymiany handlowej międzypaństwowej, teren dogodny dla naszej ekspansji handlowej. Kupiectwo ma o tyle ułatwione zadanie, iż pozostaje mu do zwalczenia jedynie konkurencja, czego może dokonać zwykłymi normalnymi metodami kupieckimi, tj. ceną, jakością, warunkami dostawy i płatności.

Prócz tego rynek portugalski winien więcej interesować nasz eksport, ze względu na to, że większość poważniejszych firm importowych kolonialnych posiada tu swe zarządy lub ekspozytury względnie swych przedstawicieli. Importer kolonialny portugalski w dużej mierze korzysta z pomocy rynku metropolitalnego, bądź z powodów walutowych, bądź w związku z lepszą znajomością tego rynku.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 GRUDNIA 1937 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Rząd australijski zapowiedział zniesienie systemu licencyj importowych i zastąpienie ich zwiększonymi cłami przywozowymi w zakresie artykułów, wymagających ochrony przed konkurencją zagraniczną. Jak powszechnie spodziewane jest, zmiana ceł nie nastąpi wcześniej niż w marcu 1938 r.

BELGIA. W „Moniteur Belge“ ogłoszono zarządzenie królewskie, mocą którego zwolniono od cła stożki kapeluszowe, kapelusze męskie i damskie, uplecione ze słomy toquilla (Carludovica palmata), z palmy Cyclantacea. Kapelusze męskie uplecione z innego materiału roślinnego obciążone są cłem 17,25 proc. od wartości, zamiast dotychczasową stawką 5,50 fr. od sztuki.

CZECHOSŁOWACJA. Od dnia 10 XII obowiązują następujące cła dodatkowe na zboże:

pszenica 23,— Kc., żyto 31,— Kc., jęczmień 33,— Kc., owies 27,— Kc.

DANIA. W dniu 11 XII 37 ogłosiła duńska centrala dewiz nowe kursy przerachowania walut przy udzielaniu zezwoleń dewizowych. Kurs złotego ustalony został na 83.55 zamiast dotychczasowego 86 kor. duńskich za 100 zł.

FRANCJA. Senat na posiedzeniu dnia 2 XII br. przyjął projekt ustawy, zmniejszającej kontyngenty na przywóz drzewa do Francji, oraz podwyższającej cło na drzewo i wyroby z niego. Nie jest wykluczone, że projekt powyższy stanie się ustawą w najbliższym czasie.

Dekretem z dnia 3 XII br. podwyższono cło na ołówki do pisania, rysowania i pastelowe z 372,70 fr. od 100 kg netto na 17 franków od kg netto, jeśli przekrój grafitu jest okrągły. Przy innym przekroju grafitu cło jest bez zmiany. — Ogłoszona została dłuższa lista artykułów, które przy przywozie do Francji nosić winny oznaczenie kraju pochodzenia.

W okresie od 1 do 25 XII br. mogą być importowane do Francji choinki bez ograniczeń przywozowych. Choinki te muszą być jednak wyższe ponad 3 metry i z dołu ucięte (bez ziemi). — Pszczoły, miód i wosk, importowane do Francji, muszą być zaopatrzone w świadectwo pochodzenia oraz w świadectwo zdrowotności. Min. Rolnictwa wyraźnie oświadczyło, że wyjątki od powyższego przepisu nie będą tolerowane („Journal Officiel" — 3 XII br.)

JAPONIA. W dniu 10 XII 37 wydane zostały nowe zarządzenia zaostrzające kontrolę dewizową. Sprzedaż zagranicznych papierów wartościowych może być dokonywana tylko na podstawie specjalnego zezwolenia jak również sprzedaż znajdujących się za granicą tytułów własności, przy czym wymaga się przeprowadzenia ścisłych rejestrów stanu posiadania za granicą. Kwoty przekazów za granicę zostały ograniczone do 1 tysiąca yenów. Wszelkie wysyłki papierów wartościowych uzależnione są od pozwoleń.

ŁOTWA. Decyzją Ministerstwa Rolnictwa import i tranzyt przez Łotwę zwierząt żywych oraz pasz odbywać się może tylko za zezwoleniem władz weterynaryjnych. Odnośnie pasz może zostać wydane zarządzenie dezynfekcji ich na granicy na koszt odbiorcy towaru.

Z dniem 1 I 1938 ma wejść w życie nowa łotewska taryfa celna. W nowej taryfie na ogół zachowane zostaną dotychczasowe stawki; nieco obniżone będzie cło na środki lecznicze. Rozszerzona zostanie granica bezcłowego przywozu pakunków podróżnych z 15 na 30 łatów. Przedmioty kultu religijnego mogą być zwalniane od cła za zgodą departamentu wyznaniowego Min. Oświaty. Również nomenklatura celna ulegnie zmianie w nowej taryfie. Pierwotny zamiar ułożenia jednolitej nomenklatury dla trzech państw bałtyckich (Łotwa, Litwa, Estonia) został na razie odłożony.

PORTUGALIA. Zarządzeniem z dnia 29 XI br. kartofle konsumcyjne sprowadzać mogą do Portugalii tylko importerzy, którzy należą do Junta Nacional das Frutas. Równocześnie J. N. F. otrzymała upoważnienie uregulowania przywozu kartofli konsumcyjnych. Chodzi o to, by nie sprowadzano ziemniaków-sadzeniaków jako konsumcyjnych.

Do taryfy celnej wstawiono poz. 290-A — materiały wybuchowe, bazowane na nitroglicerynie itp. — cło: 0.15 eskud. od kg. Poz. 908-A — karton i papier w arkuszach w połączeniu z metalami nieszlachetnymi — cło: 0,30 esk. od kg.

SZWECJA. Cło na margarynę podwyższone zostało o 5 oere do 60 oere od kg. Również opłata akcyzowa uległa zwyżce o 5 oere do 45 oere od kg (z dniem 9 XII br.)

WĘGRY. Ze względu na panującą zarazę racic i pyska Min. Rolnictwa zabroniło przywozu i tranzytu przez swe terytorium bydła, nierogacizny, wieprzowiny itp. pochodzenia jugosłowiańskiego bez zezwolenia władz weterynaryjnych.

WŁOCHY. W wyjaśnieniu przepisów clearingowych zostały wydane instrukcje w sprawie wpłat za sprowadzane paczki pocztowe. Mianowicie przy paczkach o wartości poniżej 300 lirów nie są wymagane przy przyjmowaniu wpłat przez upoważnione banki specjalne dokumenty, o ile importer przedłoży odpowiedni formularz, w którym wyraźnie zaznaczone jest: „przesyłka pocztowa o wartości poniżej 300 lirów".

Poza tym władze włoskie wydały przepisy normujące sprawę wpłat wcześniejszych na konta clearingowe przed dokonaniem importu.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Reprezentacje. Firma agenturowa w Argentynie korespondująca w języku polskim obejmie przedstawicielstwo z zakresu różnych branż. E/32226/95/H.

Różne. Rumuńska f-a agenturowa pragnie z Polski importować różne artykuły, szczególnie z branży metalowej. E/32277/4G/H.

Firma agenturowa palestyńska obejmie przedstawicielstwo na następujące artykuły: wszelkie wyroby włókiennicze, szkło i wyroby szklane, fasolę, konserwy, drzewo i dykty. E/31945/95/H.

Firma agenturowa w Adenie interesuje się importem z Polski materiałów włókienniczych, wyrobów szklanych oraz metalowych. E/309984/H.

Chemikalia dla przemysłu włókienniczego. Firma węgierska interesuje się importem wszelkiego rodzaju chemikalij używanych w przemyśle włókienniczym. E/28264/95/TC.

Smoła drzewna. Firma szwedzka pragnie nawiązać stosunki handlowe z firmami eksportującymi smołę drzewną. P/31680/47/TC.

Spirytus drzewny. Firma grecka interesuje się importem tego artykułu. P/30252/47/TC.

Kwas mleczny. Firma angielska interesuje się importem wym. produktu. P/31480/47/TC.

Mączka kostna. Firma afrykańska pragnie kupować w Polsce wszelkiego rodzaju nawozy sztuczne m. in. mączkę kostną. P/31949/48/TC.

Artykuły farmaceutyczne. Istnieje możliwość ulokowania na rynku Indyj Brytyjskich różnych środków leczniczych. P/31902/47/TC.

Szkło do oświetlenia naftowego. Poważna firma bułgarska pragnie otrzymać przedstawicielstwo polskich hut produkujących szkła do lamp oraz latarek naftowych. P/31472/73/TC.

Szkło stołowe. Firma palestyńska prosi o oferty na wszelkiego rodzaju szkło stołowe, w szczególności zastawy do kompotów, owoców itd. P/31913/63/TC.

Szkło taflowe. Poważna firma angielska pragnie kupować szkło taflowe, celem reeksportowania go na rynek chiński. P/31708/63/22/TC.

Fajanse i szkło stołowe. Europejskie biuro zakupów poważnej firmy amerykańskiej, posiadającej filie i w Kanadzie, interesuje się importem z Polski wymienionych artykułów. P/32278/4F/TC.

Fajanse stołowe. Firma algerska pragnie otrzymać oferty na filiżanki fajansowe itp. P/31667/65/TC.

Płytki ceramiczne do wykładania ścian. Firma tuniska interesuje się importem tego artykułu. P/31134/312/TC.

Łańcuchy i drut żelazny. Firma w Bengueli interesuje się importem łańcuchów oraz drutu żelaznego. P/31073/45/Kw.

Maszyny do dziurkowania blachy. Firma rumuńska pragnie nawiązać kontakt z firmami polskimi produkującymi maszyny do dziurkowania blachy. P/31073/45/Kw.

Bursztyny. Istnieje możliwość eksportu na rynek Afryki Zachodniej Francuskiej bursztynów prawdziwych, jak również biżuterii sztucznej. P/31160/39/Sz.

Lalki w kostiumach ludowych. — Zabawki. — Firma amerykańska poszukuje dostawców różnych artykułów, m. in. zabawek, lalek, wyrobów skórzanych, złotych, srebrnych. P/31074/22/Sz.

Konfekcja. Firma holenderska pragnie importować z Polski wyroby skórzane, rękawiczki skórkowe, wełniane, szaliki, czapki itp., sztuczną skórę, bandaże, berety, koce, płótna introligatorskie, sieci rybackie, gabardiny, rękawiczki bawełniane i jedwabne, chusteczki do nosa, stożki kapeluszowe, trykotaże, serwety itd. P/30771/95/M.

Tarcica modrzewiowa. Firmy holenderskie poszukują do nabycia tarcicę modrzewiową. P/31813/40/C.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POŁOWY RYB MORSKICH W LISTOPADZIE.

Tak jak w październiku również i w listopadzie połowy naszego rybołówstwa morskiego stały pod znakiem Morza Północnego.

W listopadzie 1937 r. złowiliśmy:

ogólne połowy — 1.955.195 kg o wartości zł 786.670.—

Morze Północne — 1.497.405 kg o wartości zł 598.942.—

Bałtyk przybrzeżne — 429.410 kg o wartości zł 177.490.—

Bałtyk (Głębia Gdańska) — 28.380 kg o wartości zł 10.238,—.

Na Morzu Północnym lugry śledziowe „Mewy" łowiły śledzie, podczas gdy trawlery firmy „Pomorze" nastawione były na połów świeżych ryb różnego gatunku.

Połowy przybrzeżne dały w poszczególnych okręgach:

Hel	108.930 kg	o wart. zł 44.136,—
Gdynia	118.460 kg	o wart. zł 42.515.—
Jastarnia	109.790 kg	o wart. zł 49.446.—
W. Wieś — Chłapowo	67.500 kg	o wart. zł 25.536.—
Puck	24.730 kg	o wart. zł 15.857,—

Podział połowów na poszczególnych odbiorców przedstawiał się następująco:

wędzarnie odebrały 295.945 kg o wartości zł 118.713,—

do Gdańska sprzedano 19.710 kg o wartości zł 5.883,—

na rynku krajowym 1.537.830 kg o wartości 657.730.—

w sadzach złożono węgorzy 1.810 kg o wartości zł 4.344.—.

IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH I ŚWIEŻYCH.

Z Anglii (Jarmouth) przywiózł statek „Hasewind" dnia 13 grudnia 1937 r. (flaga holenderska) śledzie świeże w lodzie skrzyń 1.469 o wadze 176.280 kg.

Dnia 13 grudnia 1937 r. statek holenderski „Maartje" wyładował śledzie solone z polskich połowów „Mewy" beczek morskich 2.055 kanties i 230/1 i 280/2 beczek śledzi solonych holenderskich (z Scheveningen).

Dnia 15 grudnia 1937 r. statek „Borneo" (holenderski) przywiózł z Anglii (Jarmouth) śledzi solonych jarmuckich 1.740/1 i 525/2 oraz śledzi świeżych w lodzie skrzyń 367 o wadze 36.700 kg.

PRZYWÓZ SZPROTÓW I ŚLEDZIKÓW ŚWIEŻYCH ZE SZWECJI.

Brak szprotów z własnych połowów zmusza odbiorców polskich do zakupywania szprotów w Szwecji. Z powodu zwiększenia popytu ze strony polskiej oraz braku uzgodnienia akcji zakupów, ceny szprotów w Szwecji zwyżkują poważnie. Brak tego uzgodnienia polega na tym, że poza nabywcami polskimi z Wybrzeża na rynku szwedzkim czynią zakupy również importerzy szprotów i wędzarnie z wnętrza kraju. otrzymując kontyngenty osobno.

Ten stan rzeczy spowodował zwyżkę cen na aukcjach rybnych w Szwecji, przy czym ceny na szproty doszły do niebywałej jak na sezon połowów wysokości zł 30,— z dostawą do Gdyni za 50 kg, gdy już poprzednio płacona cena zł 15,— do 25,— była wygórowana. W tych warunkach uzgodnienie akcji zakupów staje się koniecznością palącą.

Najwyższy czas, aby w tej dziedzinie zdobyć się na bardziej kupieckie nastawienie naszego handlu zagranicznego. Zaznaczyć należy również, że ze strony polskiej zakupuje się w Szwecji szproty za pośrednictwem firm szwedzkich, w których interesie leży powodować zwyżkę cen na aukcjach, aby rybacy szwedzcy jak najwięcej zarabiali.

Do Gdyni przybyły w ostatnim tygodniu: dnia 11 grudnia 1937 r. kuter „RE X" z Göteborga — szproty świeże 853 skrzyń o wadze 51.180 kg brutto. Dnia 13 grudnia 1937 r. kuter „Bolinder" z Göteborga szprotów 663 skrz., śledzików świeżych 107 skrzyń. Dnia 14 grudnia 1937 r. s/s „Kjorrefjord" z Vastervick śledziki świeże w lodzie skrzyń 1.170 o wadze 37.900 kg. Dnia 17 grudnia 1937 r. kuter „Ziva" z Göteborga szproty świeże 500 skrzyń 30.000 kg. Dnia 17 grudnia 1937 r. kuter „Ronny" z Göteborga skrzyń 484 o wadze 29.040 kg. Dnia 18 grudnia rb. kuter „Rex" z Göteborga — szprotów świeżych 800 skrzyń — 48.000 kg. śledziki świeże 200 skrzyń — 12.000 kg. Dnia 18 grudnia 1937 r. kuter „Gideon" z Göteborga szprotów 244 skrzynie — 14.640 kg i śledzików 256 skrzyń — 15.360 kg. Dnia 18 grudnia 1937 r. kuter „AXEL" z Skagen szproty świeże 724 skrzynie o wadze 47.600 kg.

Maklerem kutrów jest przeważnie firma Behnke & Sieg.

JAK WIELKI JEST SPADEK POŁOWÓW SZPROTÓW?

Aby się zorientować jak wielkim jest spadek w połowach szprotów wystarczy porównać wyniki obecnego miesiąca z rokiem ubiegłym. I tak złowiliśmy cena za kg w listopadzie 1936 r. szprotów 1.022.000 kg — zł 235.060,— cena za kg zł 0,23 — w listopadzie 1937 r. szprotów 288.800 kg — zł 82.368,— cena za kg zł 0,36.

Spadek wynosi przeszło 70% tak w ilości jak i w wartości połowów.

W miesiącu grudniu spadek połowów będzie jeszcze większym.

KONSUMPCJA RYB MORSKICH W NIEMCZECH.

Na podstawie dotychczasowych danych szacuje się tegoroczną konsumpcję ryb morskich w Niemczech na 830.000 ton, co stanowiłoby wzrost 5% w stosunku do roku 1936. Obecna więc konsumpcja ryb morskich na głowę ludności wynosi 12,3 kg wobec 8,5 kg w 1932 r.

RYBY MORSKIE NA RYNKU WEWNĘTRZNYM W NIEMCZECH.

Konsumpcja ryb wewnątrz kraju w Niemczech stale się zwiększa, a to głównie dzięki temu, że na rynki konsumpcyjne dostarcza się ryby prędko i w stanie świeżym, zgodnie z informacjami prasy hamburskiej. kolej przyczynia się do tego, przyśpieszając transport towaru w wagonach-chłodniach i to całymi pociągami rybnymi i korzystając przy tym z podległej jej komunikacji samochodowej. Na jednym z ostatnich odczytów w Hamburgu radca kolejowy Dr Schelp podkreślił, że handel i przemysł rybny oraz kolej muszą iść ręka w rękę, by wykorzystać każdą minutę w tym krótkim okresie czasu między dowozem połowów a ich dalszym transportem i obróbką. Zaraz po aukcjach firmy wysyłkowe przygotowują ryby do transportu tak, aby tego samego dnia do południa wykonać zamówienia. Pociągi rybne wychodzą zaraz po południu lub w pierwszych godzinach wieczoru. Ekspedycja kolejowa znajduje się tuż przy portach rybackich. Z Hamburga-Altony wychodzi dziennie 38 wagonów w stronę Renu, Rhury i Saary, 26 wagonów przez Hannover do Turyngii i Południowych Niemiec, 25 wagonów w stronę Magdeburga i Saksonii i 48 wagonów do Berlina, Śląska i na Wschód. Przewóz Hamburg — Wrocław trwa 23 godziny. do Magdeburga 6 godzin, do Kolonii 12 godzin.

Dyrekcja Kolei w Hamburgu ma do dyspozycji 350 wagonów - chłodni (w 1927 r. miała 171). Przy całowagonowym ładunku ryb morskich transport kolejowy n. p. z Hamburga do Kolonii (400 km) kosztuje 2 RM za 100 kg.

Największe nasilenie w transportach ryb morskich przypada na wielki tydzień przed Wielkanocą, np. w jednym tylko dniu tego tygodnia wysłano z Hamburga w roku zeszłym 650.000 kg.

WYDAWNICTWA

PRACA O REGLAMENTACJI DEWIZOWEJ

Inż. Józef Jerzy Sobogne; Bolesław Gagatnicki — Radca w st. sp. — PODSTAWOWE PRZEPISY I INFORMACJE, DOTYCZĄCE KONTROLI DEWIZOWEJ I ROZRACHUNKU W OBROCIE TOWAROWYM POLSKI Z ZAGRANICĄ. — Z przedmową Naczelnego Dyrektora Polskiego Instytutu Rozrachunkowego A. Siebeneichena. Nakładem autorów z zasiłkiem Polskiego Instytutu Rozrachunkowego. **Skład główny:** Stowarzyszenie Pracowników Polskiego Instytutu Rozrachunkowego — Warszawa, ul. Moniuszki 10.

Reglamentacja handlu zagranicznego doznała szczególnie w ostatnich latach takiej rozbudowy, że dobremu skądinąd kupcowi — importerowi lub eksporterowi nie wystarczają jego kupieckie wykształcenie i fachowość; ginie on w gęstym lesie przepisów wszelkiego rodzaju. Dla ułatwienia mu orientacji w dziedzinie przepisów dewizowych wydali autorzy to bardzo pożyteczne dzieło.

Składa się ono z XIV rozdziałów omawiających kolejno poszczególne formy obrotu dewizami. Autorzy nie ograniczają się do podania ustaw i okólników, ale zaopatrują je w fachowe komentarze wyjaśniające poszczególne paragrafy.

Zebranie tych przepisów w jedną całość w układzie systematycznym, zaopatrzenie ich w skorowidz i we wzory obowiązujących formularzy daje możność odnalezienia potrzebnych informacyj w sposób łatwy i szybki. — Książka zawiera 277 stron.

PRZETARGI

PRZETARGI DYREKCJI OKRĘGOWEJ P. K. P. TORUŃ.

I. Przetarg na materiały do telefonów i telegrafów.

Dyrekcja Okręg. Kolei Państw. w Toruniu ogłasza przetarg nieograniczony na dostawę różnych materiałów do telefonów i telegrafów oraz na części zapasowe wagonowe do ciągła typu wzmocnionego. Termin składania ofert upływa dnia 11 stycznia 1938 r. Oferentów obowiązują przepisy ustalone w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 I 1937 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa Dz. U. R. P. nr 13/37, poz. 92. Bliższych informacyj udziela, oraz wydaje i wysyła kwestionariusze i specyfikacje Wydział Zasobów w Toruniu.

II. Przetarg na różne materiały.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłasza przetargi nieograniczone:

Na dzień 11 stycznia 1937 r.

Grupa I.

1) Nity żelazne blacharskie — 2.658 setek.
2) Nity żelazne mostowe i kotłowe wg P. W. G. 1104 i 1105 — 33.800 kg.

Dostawa w 2 partiach na żądanie Magazynu Głównego w terminie do 1 sierpnia 1938 r.

Grupa II.

Wkręty mosiężne do drzewa i metali — 1500 setek z dostawą jednorazową.

Na dzień 14 stycznia 1937 r.

Grupa III.

Świdry (wiertła) do metali krajowe spiralne, uchwyty cylindryczne i stożkowe o wymiarach od 1—32 mm.

Grupa IV.

Tygle grafitowe krajowe pojemności 180 kg — sztuk 15.

Grupa V.

Wyroby szmerglowe, papiery i płótna szmerglowe i tarcze szlifierskie wg warunków techn. M. K.

Na dzień 18 stycznia 1937 r.

Grupa VI.

Różne sprężyny niescentralizowane — około 11.700 sztuk. Dostawa partiami.

Grupa VII.

Korbowody i wiązary do parowozów serii OK-22 i Ty-23, dostawa w dwóch równych partiach.

Oferty należy składać oddzielnie dla poszczególnych grup do godz. 10 wyżej wyznaczonych dni do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji lub też przesłać pocztą do Wydziału Zasobów D. O. K. P. w Toruniu.

Otwarcie ofert odbędzie się w tychże dniach o godz. 11. Do ofert należy dołączyć pokwitowanie Kasy na złożone wadium w wysokości 3% oferowanych materiałów.

Oferty powinny być złożone zgodnie z postanowieniem rozp. Rady Ministrów z dnia 29 I 37 r., o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa Dz. U. R. P. nr 13/37, poz. 92.

Bliższych informacyj udziela oraz wydaje lub wysyła warunki dostawy Wydział Zasobów, pokój 436 w Toruniu.

III. Przetarg na różne odlewy żeliwne

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłosiła przetarg nieograniczony na dzień 21 stycznia 1938 r.

Różne odlewy żeliwne do urządzeń rogatkowych wg modeli D. O. K. P. Modele mogą firmy oglądać w Warsztacie Sygnałowym w Bydgoszczy, ul. Zygmunta Augusta.

Oferty należy składać do godz. 10 wyżej oznaczonego dnia do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji lub też przesłać pocztą do Wydziału Zasobów D. O. K. P. w Toruniu.

Otwarcie ofert odbędzie się 21 stycznia 1938 r., o godz. 11. Do oferty należy dołączyć pokwitowanie Kasy na złożone wadium w wysokości 3% oferowanych materiałów.

Oferty powinny być złożone zgodnie z postanowieniem rozp. Rady Ministrów z dnia 29 I 1937 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa Dz. U. R. P. nr 13/37, poz. 92.

PRZETARG NIEOGRANICZONY, ROZPISANY PRZEZ URZĄD WOJEWÓDZKI POMORSKI.

Urząd Wojewódzki Pomorski rozpisał przetarg nieograniczony na urządzenie instalacji wodociągowej i kanalizacyjnej oraz instalacji centralnego ogrzewania w gmachu Urzędu Skarbowego w Wejherowie.

Termin składania ofert wyznaczony został do dnia 12 stycznia 1938 roku godz. 10 rano. — Ogólne warunki przetargu i ślepe kosztorysy otrzymać można w Urzędzie Wojewódzkim Pomorskim w Toruniu, pokój nr 46.

SPRZEDAŻ LICYTACYJNA GMACHU FABRYKI „PEPEGE" W WĄBRZEŹNIE.

Syndyk upadłości firmy Pepege wystawił na licytację gmach byłej fabryki odzieży gumowej, należącej do tej firmy, a znajdującej się w Wąbrzeźnie i obejmującej powierzchnię około 3.969 m². Licytacja odbędzie się dnia 17 lutego 1938 r. o godz. 11.

Gmach fabryczny nadaje się na urządzenie wszelkiej masowej fabrykacji. Specjalnie zaś, ze względu na bliskość portu w Gdyni, nadaje się do wyrobu konserw, bekonów itp.

Budynek fabryczny konstrukcji żelazobetonowej, kompaktny, dobrze przemyślony, obszerny, jasny i składający się z 3 pięter, parteru i wysokich piwnic, z wodociągiem, kanalizacją, centralnym ogrzewaniem, elektrycznością i siłą zapędową o mocy 250 KM. z odpowiednim kotłem parowym. Warunki komunikacyjne b. wygodne, robocizna tania.

Cena wywoławcza zł 73.780,85.

Bocznicę kolejową oraz sąsiednie place, wynoszące łącznie około 2.372 m², można na warunkach bardzo dogodnych nabyć od masy upadłości „Pepege" z wolnej ręki.

Ze względu na to, że obszar m. Wąbrzeźna zaliczono do strefy granicznej, przystępującym do licytacji wypadnie zaopatrzyć się w zezwolenie kupna od Urzędu Wojewódzkiego. Przedmiotowe wnioski należy kierować do Starostwa w Wąbrzeźnie i do miejscowego Magistratu.

Gdyński Rynek Owocowo - Kolonialny

KRONIKA

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (29 XII 37).

Sytuacja w handlu hurtowym towarów kolonialnych pogorszyła się znacznie w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego. Wszystkie nadzieje o unormowaniu importu i handlu w tej gałęzi, które jedynie mogłoby przyczynić się do ożywienia obrotów w artykułach kolonialnych oraz do skierowania pracy kupca importera na normalne tory zawiodły w zupełności. Czynniki, w których rękach spoczywa polityka handlowo-kontyngentowa i losy naszego handlu zrobiły dotychczas bardzo mało w kierunku uzdrowienia handlu importowego w tej branży. Napisano natomiast kilka tomów referatów i memoriałów o konieczności zracjonalizowania importu towarów kolonialnych, które pozostały martwym materiałem, czekającym na swą kolejkę do załatwienia. Zanim jednak materiał ten zostanie we właściwy sposób zużytkowany — handel importowy podupadnie w międzyczasie, a w szczególności handel gdyński. Ostatni znajduje się już z samego jego położenia geograficznego w gorszych warunkach pracy od firm importowych, mających swe siedziby wewnątrz kraju i handlu tego dziś w ogóle nikt nie broni. Importerzy gdyńscy pomimo, że są nastawieni prawie wyłącznie na import towarów przywożonych do Polski drogą morską i swoją egzystencję opierają na obrotach towarami zagranicznymi są traktowani we wszystkich pociągnięciach polityczno-handlowych na równi z kupcami wewnątrz kraju. Ponieważ interesy kupców, mających swe siedziby w kraju są dzisiaj więcej chronione od interesów importerów w portach morskich, ci ostatni stracili rację bytu. O ile dawniej importem towarów kolonialno-spożywczych mogły się zajmować tylko firmy poważne, dysponujące odpowiednim kapitałem obrotowym oraz aparatem handlowym, to w dobie obecnej każdy kupiec w kraju, wykupujący świadectwo przemysłowe II kat. handlowej pretenduje do hierarchii kupca importera, stara się o pozwolenia przywozu w swojej Izbie i otrzymuje odpowiednie kontyngenty przywozowe. Naturalnie popieranie tej grupy kupiectwa przynosi szkody grupie drugiej, t. j. właściwym importerom. Przy zakupywaniu towarów zagranicznych przez mniejszych kupców krajowych u agentów w portach obcych, importerzy gdyńscy nie mają rzeczywiście komu sprzedawać swoich towarów i stali się zbędni.

Powyższy stan rzeczy nie powinien być dłużej tolerowany. Dyspozycje importowe na towary kolonialne winny być jak najrychlej skoncentrowane w portach morskich i one jedynie mogą przyczynić się do unormowania pracy w handlu towarów kolonialnych i handel ten uzdrowić. Nie należy dopuścić do tego, aby firmy osiadłe w portach morskich a szczególnie w porcie gdyńskim stracić miały przez niewłaściwą politykę handlowo-kontyngentową swoje kapitały i zlikwidować swoje przedsiębiorstwa. Nie na to zbudowano port w Gdyni i ulokowano w jego urządzeniach setki milionów złotych, aby był on tylko portem przeładunkowym, ale także dlatego, aby mógł powstawać na terenie Gdyni i rozwijać się wielki handel zamorski.

Obroty w hurtowym handlu towarów kolonialnych są o 50—60% mniejsze od obrotów w analogicznym okresie ubiegłego roku.

K a w a s u r o w a: Transakcje na kawę dochodzą do skutku jedynie na drobne partie i to tylko w sporadycznych wypadkach. Importerzy nie mając odbiorców na większe przesyłki, wykonują zlecenia nawet na przesyłki pocztowe. Wskutek zniżki kawy w Brazylii, na rynku polskim wytworzyła się sytuacja wprost katastrofalna. Ceny zniżkują z dnia na dzień. Pomimo ustalenia ceny przez Zrzeszenie Importerów Kawy na zł 3,45 za kawę brazylijską Victoria wzgl. Rio 7, żaden z importerów ceny tej jednak nie stosuje. Jakkolwiek importer fakturuje odbiorcy powyższy gatunek kawy po ustalonej cenie, to jednak aby go nie stracić, udziela mu później cichej bonifikaty o 20—25 gr na kg. Orientacyjne ceny za kawę Santos są od zł 3,70—3,80 za 1 kg zależnie od jakości i gatunku kawy. Zapasy kawy są bardzo duże. Nowe dowozy odbywają się w dalszym ciągu.

Na rynkach zagranicznych ceny nieregularne. Obroty zmniejszyły się w stosunku do poprzedniego okresu.

W Brazylii zniszczono do dnia 15 grudnia br. ogółem 35.683.000 worków kawy. W dniu 30 listopada br. cyfra ta wynosiła 35.035.000 worków.

H e r b a t a: Obroty w herbacie bardzo małe. Zbyt napotyka w dalszym ciągu na znaczne trudności z uwagi na nadmiar towaru. Pewne gatunki herbaty nie znajdują w ogóle nabywców. Ceny kształtują się na bardzo niskim poziomie i w niektórych gatunkach nie pokrywają nawet kosztów własnych. Herbatę Sumatra sprzedaje się obecnie po zł 12,30 — 12,50 za 1 kg, a Cejlon od 12.80 zł wzwyż zależnie od gatunku.

Na rynkach zagranicznych spadek obrotów. Ceny mają tendencję również zniżkową. Popyt na herbaty indyjskie słaby. Na herbaty

z Cejlonu popyt dobry. W herbatach z Jawy Sumatry i Chin sytuacja i ceny nieregularne.

W Londynie sprzedano od 1 stycznia do 15 grudnia br. ogółem 3.272.575 skrzyń herbaty, wobec 3.698.767 w analogicznym okresie ubiegłego roku.

Korzenie: W handlu pimentem i cynamonem ruch bardzo słaby. Transakcje dochodzą do skutku jedynie w sporadycznych wypadkach. Zapasy tych artykułów są duże i na razie nie ma widoków ich upłynnięcia. Lepiej przedstawia się natomiast sytuacja w handlu pieprzem. Zbyt i zainteresowanie ożywione. Dowozy pieprzu są większe jednak od bieżącego zapotrzebowania i istnieje obawa, że po pokryciu zapotrzebowania przez kupców krajowych nastąpi w tym artykule również pewien zastój.

Ceny kształtują się następująco: piment za 1 kg zł 6—6,10, cynamon zł 5,90—6,00, pieprz czarny zł 3,00—3,05.

Owoce suszone: Okres przedświąteczny nieco zawiódł. Zapasy sułtanek, fig i rodzynek duże. Ceny na te artykuły zniżkowe.

Na śliwki suszone amerykańskie tendencja mocna. Ceny utrzymują się na dawniejszym poziomie.

Masło kakaowe: W handlu masłem kakaowym sytuacja zaczyna się nieco poprawiać. Za granicą ceny zwyżkowały o 1 flh. na 50 kg. Pociągnie to niewątpliwie za sobą również zwyżkę cen na rynku krajowym.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 11 grudnia nadszedł do Gdyni s/s „Puck" z transportem 23.855 kg daktyli.

Dnia 24 grudnia nadeszły również na s/s „Puck" daktyle w ilości 7.775 kg.

s/s „Chorzów" przywiózł do Gdyni dnia 17 grudnia 3.920 kg herbaty.

Dnia 21 grudnia nadszedł s/s „Nordland", który przywiózł z Candii 3.340 worków rodzynek i sułtanek wagi 61.938 kg. Z Istanbulu przywiózł 723 worki orzechów ziemnych wagi 47.640 kg.

s/s „Finn" przywiózł do Gdyni dnia 30 grudnia z Calamaty 8.737 colli wagi 208.850 kg fig i koryntek. Z Izmiru nadeszło 1.860 skrzyń sułtanek, wagi 25.788 kg, z Candii 768 colli wagi 16.980 kg rodzynek i sułtanek. Wymienione wyżej partie nadeszły dla importerów polskich. Oprócz tego dla Gdańska nadeszło: z Candii 730 skrzyń sułtanek — 10.750 kg i z Calamaty 1.182 worków fig i koryntek — 29.550 kg.

Dnia 18 grudnia nadszedł do Gdyni na s/s „Gotia" transport cytryn włoskich w ilości 8.000 skrzyń.

s/s „Mansuria" spodziewany jest w Gdyni dnia 6 stycznia z ładunkiem 7—8.000 skrzyń cytryn włoskich.

Następny transport cytryn włoskich spodziewany jest w Gdyni dnia 7 względnie 8 stycznia na s/s „Jenny". Statek ten przywiezie z Palermo 1.519 skrzyń i 713 skrzyń z Messyny.

Na dzień 24 stycznia zapowiedziany jest transport cytryn włoskich w Gdyni na s/s „Britta".

s/s „Lechistan" nadszedł do Gdyni dnia 14 grudnia z transportem 26.274 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 1.751 skrzyń grapefruitów palestyńskich.

Dnia 25 grudnia przywiózł s/s „Scandinavia" transport pomarańcz palestyńskich dla importerów polskich 28.423 skrzyń wagi 1.080.074 kg oraz 990 skrzyń dla Gdańska — 37.620 kg.

Najbliższy transport pomarańcz palestyńskich spodziewany jest w Gdyni dnia 28 stycznia na s/s „Lewant".

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 14 do 28 grudnia włącznie urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne 7 przetargów. Aukcje Owocowe urządziły 4 przetargi i 3 przetargi urządziły Bałtyckie Aukcje Owocowe.

AUKCJE OWOCOWE Sp. z o. o.

urządziły dnia 17 grudnia aukcję, na której wystawiły 735 skrzyń cytryn włoskich, 300 skrz. grapefruitów palestyńskich, 366 klatek pomarańcz włoskich, 2.878 klatek mandarynek włoskich i 1.950 skrzyń pomarańcz palestyńskich.

Z powyższych ilości sprzedano: 625 skrz. cytryn włoskich po 29—33 zł, 120 skrzyń grapefruitów palestyńskich po 30 zł, 366 klatek pomarańcz włoskich po 1,20—1,30 zł za 1 kg. 2.283 klatek mandarynek włoskich po 11—11,50 zł za klatkę, 1.950 skrzyń pomarańcz palestyńskich po 0,90—1,02 zł za 1 kg. Udział w aukcji wzięło 34 kupców.

Następny przetarg odbył się dnia 20 grudnia przy udziale 26 kupców. Wystawiono na aukcji 2.550 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 110 skrzyń cytryn włoskich, 180 skrzyń grapefruitów palestyńskich, 556 klatek mandarynek włoskich. Sprzedano: 1.790 skrzyń pomarańcz palestyńskich po 1 zł kg, 85 skrzyń cytryn włoskich po 29 zł za skrzynię, 40 skrzyń grapefruitów palestyńskich po 30 zł za skrz., 450 klatek mandarynek włoskich po 11 zł za klatkę.

Na aukcji w dniu 22 grudnia wystawiono: 250 skrzynek daktyli marokańskich, 432 skrzynek rodzynek elemskich, 528 skrzyń cytryn włoskich. Sprzedano: 250 skrzynek daktyli po 15,75 zł skrzynkę, 100 skrzynek rodzynek po 1,60 zł kg, 150 skrzyń cytryn po 32—32,25 zł

skrzynię. Poza tym na wymienionej wyżej aukcji wystawiono 50 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 104 klatek mandarynek włoskich oraz 30 klatek pomarańcz włoskich, jako towar tranzytowy. Sprzedano wszystkie pomarańcze pal. po 13 zł skrzynię, wszystkie mandarynki włoskie po 6 zł za klatkę i 10 klatek pomarańcz włoskich.

Na aukcji dnia 22 bm. wystawiono również: 1.336 klatek mandarynek włoskich, 2.200 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 140 skrzyń grapefruitów palestyńskich. Sprzedano z tych ilości: 256 klatek mandarynek po 10,75—11 zł klatka, 1.550 skrz. pomarańcz po 0,94 zł za kg. 20 skrzyń grapefruitów po 26 zł za skrzynię.

Na aukcję dnia 28 grudnia wyznaczono: 1.200 skrzyń cytryn włoskich, 1.300 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 120 skrzyń grapefruitów palestyńskich, 230 skrzynek daktyli marokańskich, 1.288 klatek mandarynek włoskich.

BAŁTYCKIE AUKCJE OWOCOWE Sp. z o. o. urządziły dnia 17 grudnia aukcję wystawiając: 550 skrzynek daktyli z Algeru oraz 1.500 skrzyń pomarańcz palestyńskich. Daktyle w całości sprzedano po 14,50—15,50 zł za skrzynkę. Pomarańcze palestyńskie wycofano. Na aukcji było obecnych bardzo wielu kupców. Zainteresowanie towarem średnie.

Na aukcji w dniu 20 grudnia wystawiono: 100 skrzynek daktyli z Algeru, 53 worki orzechów ziemnych z Indyj Holenderskich, 1.500 skrzyń pomarańcz palestyńskich (wycofane z poprzedniej aukcji). Sprzedano: wszystkie partie towaru. Pomarańcze pal. po 94—95 groszy kg, daktyle 13,75 zł skrzynkę, orzechy ziemne 2,15—2,16 zł kg.

Na aukcji w dniu 28 grudnia wystawiono 1.000 klatek mandarynek włoskich, 250 skrz. pomarańcz pal. oraz 20 worków orzechów ziemnych. Sprzedano wszystko. Pomarańcze po 86—87 groszy kg, mandarynki 10,50—10.85 zł za klatkę i orzechy ziemne 2,12 zł kg.

W aukcji wzięło udział wielu kupców z Gdyni i z głębi kraju.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

Kilka dni przedświątecznych zaznaczyło na rynku gdyńskim pewne ożywienie w handlu hurtowym. Jak już donosiliśmy sezon gwiazdkowy zawiódł zupełnie w roku bieżącym, nie dając kupcom nie tylko specjalnych świątecznych obrotów, lecz nawet normalnych. Ceny towarów kolonialnych i owoców południowych są bardzo niskie, często niższe od kosztów własnych importera. Tak na przykład sprzedawane są pomarańcze palestyńskie, a to wskutek dużej ilości złożonych w magazynach. Jedynie pomarańcze włoskie malinowe uzyskują dobrą cenę, jest ich na rynku mała ilość.

Jak nas informują tutejsi kupcy, po świętach nie dokonano żadnych transakcyj. Tak u importerów, jak u hurtowników panuje zupełny zastój.

Ostatnio notują następujące ceny przy zupełnym braku zainteresowania: pomarańcze jaffskie ca 95 groszy, grapefruity pal. 32 zł za skrzynię, pomarańcze włoskie malinowe: 1,50—1,60 zł za kg, mandarynki włoskie 11,50 zł, cytryny włoskie za parę: 63—64 zł. Winogrona hiszpańskie: ca 22 zł za klatkę ca 10 kg brutto.

Jabłka krajowe po świętach spadły w cenie. Nie przywieziono na rynek większych ilości. Sprzedawane są w cenie od 35—80 groszy za kg zależnie od gatunku.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Rumunia.

Zbiory orzechów w Rumunii według końcowych obliczeń wyniosły w obecnym sezonie 14.000 ton, to jest o 1.000 ton więcej niż w roku ubiegłym.

Na „Jumbo" (ponad 32 mm) przypada 35% zbiorów
na „Fancy" 30—32 mm przypada 30% zbiorów
na „Medium" 28—30 mm przypada 25% zbior.

We wrześniu br. eksport orzechów rumuńskich zapowiadał się bardzo dobrze i pierwsze transporty sprzedane zostały po dobrej cenie 12 lei przy silnym zainteresowaniu ze strony importerów zagranicznych. Jednak w listopadzie wskutek dobrych zbiorów orzechów we Francji i Kalifornii nastąpił spadek eksportu orzechów rumuńskich i równocześnie cen na 9,50 lei.

Eksporterzy rumuńscy spodziewają się jeszcze zwyżki cen na 10—10,50 lei w okresie przedświątecznym wielkanocnym.

Włochy.

Według notowań z dnia 20 grudnia na rynku włoskim podajemy ceny poszczególnych artykułów:

Cytryny Catania 25% prima 75% mercant.: 80% 300 — 20% 360: 32—33 lirów

Cytryny Palermo 30% prima 70% mercant.: same 300-tki 34 lirów

Cytryny Palermo 30% prima 70% mercant.: same 360-tki 37 lirów

Pomarańcze Blond Lentini 129—131 lirów

Pomarańcze Blond Paterno 130—133 lirów

Pomarańcze Sanguini/Sanguinelli Paterno — 170—175 lirów

Pomarańcze Palermo 120—130 lirów za 100 kg

Pomarańcze Palermo w skrzyniach 46—48 lirów za skrzynię

Mandarynki Paterno 140—145 lirów

Mandarynki Plateaux 150—155 lirów

Mandarynki Palermo 120 lirów za 100 kg

Mandarynki Palermo w klatkach 12—13 kg: 3—5 lirów drożej.

Turcja.

Ostatnie notowania cen sułtanek tureckich z dnia 15 grudnia br.

Sułtanki typ	7	11 —13	
Sułtanki typ	8	13,50	
Sułtanki typ	9	13,75—14,375	
Sułtanki typ	10	14,50—17,75	ceny w piastrach za 1 kg
Sułtanki typ	11	18,00—19,00	

Figi Elemme 6,75 — 1 funt tur. — 100 piastrów.

Antwerpia — Aukcje.

Pomarańcze Blond skrzynia 35—36 kg

hiszpańskie	240—300-tki	frs	89—98
	360—504-tki	frs	88—96

Pomarańcze Blond półskrzynie

hiszpańskie	240-tki	frs	122—123
	300-tki	frs	128—132
	390-tki	frs	128—133
	504-tki	frs	128—134

Pomarańcze palestyńskie

120	frs	50—55
140—144	frs	55—58
150	frs	57—65
180	frs	68—81
210	frs	78—86

Pomarańcze brazylijskie

150	frs	56—63
176	frs	73—75
200—226	frs	89—93
252—288	frs	100—103

Grapefruits palestyńskie

64-tki	frs	39—44
80-tki	frs	38—44
96-tki	frs	41—49
112-tki	frs	44—45

Zakłady Graficzne B. Szczuka Wąbrzeźno-Pom.